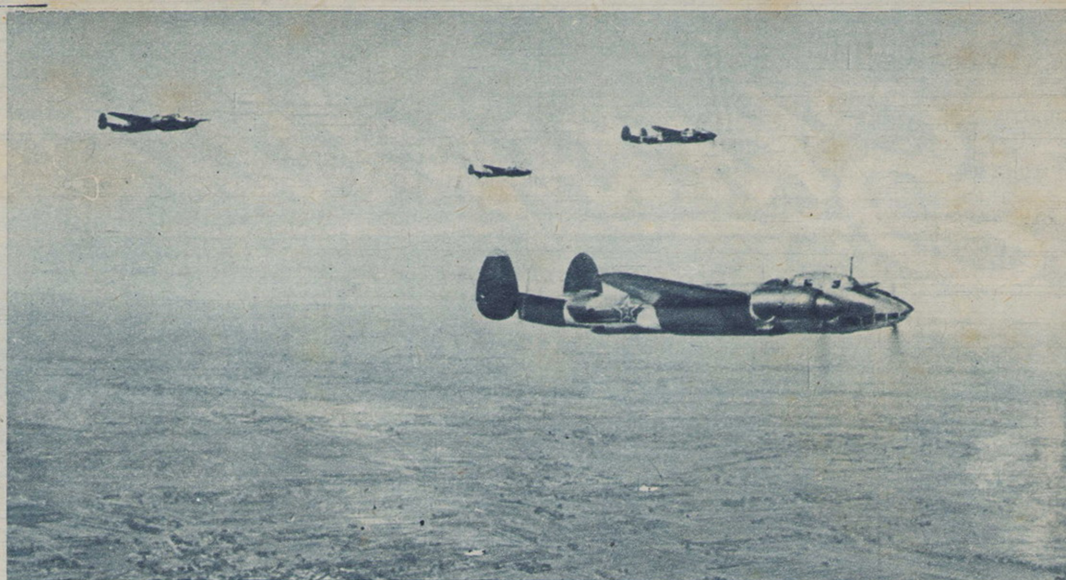
Skrzydlata POLSKA



NR 20 (202) • 15 MAJA 1955 • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

JANUSZ PRZYMANOWSKI

NAD I-DZIAN-SAN



Eskadry bombowców Czekiańskiego Frontu

KORESPONDENCJA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI" Z CHIN

Ścigacze podpłynęły do wyspy z północy. Szły tym samym kursem co kilkanaście dni temu barki i okręty desantowe atakujące I-dzian-san. Wyrastała przed nami z morza — dwugarbna, ciemna, skalista. Na szczytach wzgórz trzepotały flagi Republiki Ludowej.

Z pokładu ścigacza patrzyły w niebo lufy broni przeciwlotniczej. W powietrzu, jak ostatnia iskra ugaszonego pożaru, błysnęła para patrolujących odrzutowców. Myśliwce osłaniały wybrzeże i archipelagi wysp czekiańskiego odcinka frontu.

— Od czasu klęski czangkaiszekowcy przylatują tu rzadko i najczęściej bojąc się bombardować, zawracają. Ale musimy być czujni. Amerykanie dają im samoloty, prowokują do awantur — tłumaczył komisarz dywizjonu.

Tak, wiele się zmieniło u brzegów prowincji Czekiang w okresie ubiegłego miesiąca. Jeszcze w styczniu kuomintangowcy siedzieli na wyspach Ju-szań, I-dzian-san, Taczen, Pi-szań, Nantiszań. Mieli tu swe załogi, stąd wysyłali na brzeg oddziały dywersyjne i szpiegów, przy pomocy amerykańskiej radiostacji naprowadzenia kierowali atakami bombowców na spokojne miasta. 18-go stycznia Chińska Armia Ludowa niespodziewanie dla wroga uderzyła na najsilniejsze ogniwo baz, kamienny fort wśród morza, wyspę I-dzian-san. Lotnictwo uniemożliwiło przerzucanie posiłków, zawładnęło powietrzem, osłoniło desant i zbombardowało umocnienia. Flota morska wsparła ogniem i przerzuciła wojska, które w ciągu dwóch godzin od chwili lądowania przełamały szturmem umocnienia, zdobyły wyspę.

Cios był celny, ugodził śmiertelnie. Amerykanie poczęli ewakuować swych podopiecznych, osłaniając klęskę demonstracjami 70 okrętów VII Floty, czterema lotniskowcami i 700 samolotami. Jednak najbardziej zawadiackie manewry nie mogły nic zmienić w sytuacji: by uniknąć rozgromienia załóg pospiesznie *) wycofano kuomintangowców ze wszystkich wysp u wybrzeży Czekiangu. Zasięg baz dywersyjnych Czang Kaiszeka skurczył się poważnie, odepchnięto go o 390 kilometrów na południe.

Przebieg desantu na I-dzian-san, operacji, która zadecydowała o zwycięstwie — znaliśmy z Wojciechem Żukrowskim z map sztabowych, z opowiadań wielu jej uczestników. Płynęliśmy teraz, by przejść szlakami natarcia, obejrzeć rozbite umocnienia, wczuć się w przeżycia chińskich żołnierzy...

Zawijając do cieśniny, mieliśmy już w oczach obraz szturmu. Wyobraźnia i doświadczenia z okresu minionej wojny podpowiedziały nam jak piekielnie trudne było dotarcie do skalnych, pionowych prawie brzegów pod ogniem ukrytej w żelazobetonowych bunkrach broni maszynowej, wrytych w skałę dział i moździerzy. Ile męstwa wykazali żołnierze Chińskiej Armii Ludowej, by poprzez pola minowe i druty kolczaste przerwać szturmem dwie linie okopów utkane bunkrami, zdobyć forty skalne na szczytach. Jedynie bohaterstwo szeregowych, doświadczenie dowódców, współdziałanie wszystkich rodzajów wojsk mogły zadecydować o zwycięstwie.

Wiem, że czytelników „Skrzydlatej" interesują przede wszystkim działania lotnictwa i o nich chcę pisać.

Operację desantową na I-dzian-san poprzedziły walki o panowanie na morzu i w powietrzu. Należało osłonić brzeg Czekiangu przed nalotami bombowymi i rozpoznaniem powietrznym wroga. Dokonały tego odrzutowe jednostki myśliwskie. Przewaga szybkości i uzbrojenia pozwoliła im zestrzelić w krótkim czasie poważną ilość czangkaiszekowskich F 47, zmusić przeciwnika do zaprzestania dziennych nalotów. Umiejętności pilotażowe i odwaga pilotów zadecydowały o zwycięstwie nad myśliwcami amerykańskimi w służbie Kuomintangu.

Pilot Sun Kuo-szi, który strącił w jednym boju dwa samoloty wroga, powiedział:

— Hei-kou **) mają nowoczesny sprzęt amerykański. Ale nasze maszyny są lepsze i oni nie wytrzymują pierwszego starcia. Nawet jeśli mieli liczebną przewagę, uciekali pod osłoną dział artylerii przeciwlotniczej, znajdujących się na wyspach lub na okrętach...

Lotnictwo bombowe Chińskiej Armii Ludowej zadało poważne ciosy flocie przeciwnika. W porcie na wyspie Taczen oglądaliśmy wrak olbrzymiego transportowca „Czyn-cy", który przystosowany do przewozu czołgów i ciężkich dział, był swego czasu mostem między Taiwanem, a północną grupą wysp — przerzucał broń, pociski i amunicję, beton i stal na umocnienia. 10 stycznia klucz bombowców, kryjąc się za burzowymi chmurami, zaskoczył okręt w czasie wyładunku. Bomby z pierwszego samolotu zniesione wiatrem, padły z lewej od celu. Dwie stukilogramówki z drugiej maszyny, pilotowanej przez oficera Cien-hen, przebiły pokład, trafiły w komorę amunicyjną. Wybuch rozpruł boki, zdruzgotał całe śródokręcie, rozniecił pożar. Łażąc po pogiętym żelastwie wraku czuliśmy jeszcze swąd tlących się zwałów węgla, przez szczeliny dymiło białawo.

Ślady pracy lotnictwa szturmowego i bombowego, dokonanej w dniu desantu, widzieliśmy sami na I-dzian-san. Warunki bombardowania były niezwykle trudne — wyspa jest niewielka i wąska (nieco ponad 1,5 km długości), skała leżąca pod cienką warstwą gliny wychodzi partiami na powierzchnię. Część bomb rwała się na głazach, odłamki drapały tylko caliznę. Każde odchylenie o parę metrów znosiło wybuch w dół po stoku. A jednak większość trafiła w cel — widzieliśmy wiele rozłupanych bunkrów, serie wsadzone w okop, gęste zgrupowania głębokich lejów na terenie fortów.

Parę dni później rozmawiałem z oficerem nawigacyjnym jednej z jednostek bombowych, które brały udział w operacji, lotnikiem Czaj Czyczyn. Siedzieliśmy w słońcu wczesnej, południowej wiosny. Kamienna płyta starego stołu grzała łagodnym ciepłem. Opowiadał, wskazując co pewien czas na mapę i zwyczajem wszystkich lotników świata, pokazywał dłońmi starty, zakręty, podejścia do bombardowania.

— Teren znaliśmy dobrze z poprzednich lotów — to właśnie klucz z mojej jednostki zatopił transportowiec „Czyn-cy" na Taczen, a I-dziansan atakowaliśmy parę razy... Wieczorem 17 stycznia otrzymaliśmy zadanie bojowe: zbombardować cztery szczyty wzgórz i dwa forty na wschodnim przylądku wyspy. Mimo, że samoloty były gotowe do startu, poszliśmy jeszcze raz sprawdzić, czy o niczym nie zapomniano... Wcześniej niż zwykle odtrąbiono capstrzyk, ale nie spało się przed jutrzejszą bitwą. Leżąc w łóżkach gadaliśmy do późna. Jeden z kolegów zastanawiał się pół żartem ile talonów na obiady przepadnie w stołówce. Ktoś inny przypominał o częstych przelotach amerykańskich samolotów, demonstracyjnych manewrach VII Floty USA, ich groźbach użycia bomby atomowej, rozważał czy imperialiści będą na tyle bezczelni, by rozpocząć wojnę po nauczce w Korei.

Czaj Czy-czyn uśmiechnął się lekko, i ciągnął dalej:

— Choć nikt się nie umawiał, wstaliśmy o piątej rano, na godzinę przed pobudką. Żołnierze z obsługi technicznej podwieszali bomby. Czytaliśmy przyklejone do nich hasła na kolorowym papierze: „Oddajemy pierwszą salwę w bitwie o wyzwolenie Taiwanu!", „Taiwan musi być wolny!", „Nie pozwolimy imperialistom wtykać nosa w nasze sprawy!". Na jednej z pięćsetek ktoś napisał kredą: „Jak kopniemy Czanga w tyłek wpadnie do morza koło Ameryki!" Komisarz udał, że nie widzi tego naruszenia dyscypliny...

O godzinie ósmej byliśmy już nad celem — długa kolumna kluczy. Wróg bał się otworzyć ogień. Świeciło słońce, wiał lekki wiatr. Bomby poszły jak po sznurku. Fotografie potwierdziły nasze obserwacje — szczyty wyspy dymiły na

Czaj Czy-czyn (z lewej) opowiada o udziale lotnictwa w desancie na I-dzian-san. Z prawej — komisarz jednostki, oficer Czan Sin-khan. W środku — autor artykułu. Zdjęcia autora



*) Z Taczen, Ju-szań, Pi-szań 13 lutego, z Nanti-szań — 27 lutego.

**) Hei-kou — czarne psy, nazwa nadana kuomintangowskim lotnikom.

波蘭空軍仝志們：
讓我們在保衛世界和平的偉
大事業中而奮斗！
讓我們中波兩國軍隊友誼永
恒發展！

中國人民解放軍、解放一江山島
空軍某部一等功臣
蔡之臣

Towarzysze polscy lotnicy!

Walczymy o wielką sprawę obrony pokoju całego świata.

Niech się rozwija i krzepnie przyjaźń Sił Zbrojnych Polski i Chin!

Lotnik n-tej jednostki, Zasłużony Pilot I klasy, odznaczony w boju o wyzwolenie wyspy I-dzian-san
CZAJ-CŻY-CZYN

nich jak wulkany... Drugi nalot był nieco trudniejszy — z Taczen odezwały się kuomintangowskie baterie naziemne i jedna eskadra odeszła by je uciszyć. Postaraliśmy się zastąpić odwołanych kolegów, jeszcze gęściej ułożyć wybuchy... Po raz trzeci wyszliśmy na kurs bojowy w chwili, gdy barki desantowe rozwijały się już do lądowania. I-dzian-san okrywały dymy przygotowania artyleryjskiego. W powietrzu było gęsto — nad ziemią lotnictwo szturmowe, na drugim piętrze — my, a w górze odrzutowce osłaniające operację...

Przez radio słyszeliśmy komendy przekazywane z barki na barkę: „Przygotować się do lądowania! Niech żyją Chiny! Patrzcie na nasze orły w powietrzu!". Wydawało mi się, że czuję ciężar spojrzeń piechurów. Wiedziałem, że każda nasza niecelna bomba, to ogień karabinu maszynowego w pierś tyraliery. Musiały być celne i były... Gdy odchodziliśmy w stronę brzegu, przekazano z radiostacji naprowadzenia dowództwa: „Piechota dziękuje. Dobrze bombardowaliście, towarzysze lotnicy!" Dowódca naszej jednostki, na którego maszynie leciałem jako nawigator, odpowiedział: „Zwycięstwo piechoty to nasze zwycięstwo!".

Czaj Czy-czyn przerwał. Jego szeroka twarz o grubo ciosanych rysach była w tej chwili poważna, zamyślona. Wspomnienia boju zawsze wzruszają żołnierza.

— Tajwan będzie wolny — dodał takim tonem, jakby meldował, że doprowadzi swój bombowiec do celu.

Dochodziło południe. W gorącym powietrzu drgał delikatny zapach rozkwitających magnolii. Pod wysokim sklepieniem nieba mruczały eskadry samolotów, ćwiczyli młodzi piloci Chin Ludowych.

Czekiański Front, marzec 1955 r.

Konferencja Warszawska Państw Europejskich w sprawie zapewnienia pokoju i bezpieczeństwa w Europie

W dniu 11 maja br. rozpoczęła w naszej stolicy obrady Warszawska Konferencja Państw Europejskich w sprawie zapewnienia pokoju i bezpieczeństwa w Europie. Udział w Konferencji biorą delegacje: Związku Radzieckiego — z Przewodniczącym Rady Ministrów ZSRR Nikołajem Bułganinem na czele, Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej, Republiki Czechosłowackiej, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Węgierskiej Republiki Ludowej, Rumuńskiej Republiki Ludowej, Ludowej Republiki Bułgarii, Ludowej Republiki Albanii oraz obserwator z ramienia Chińskiej Republiki Ludowej — Wicepremier Rady Państwowej i Minister Obrony Narodowej, generał Peng Teh-huai.

Konferencja Warszawska — wydarzenie ogromnej wagi w historii Europy — jest dalszym krokiem na drodze realizacji uchwał, jakie powzięła Konferencja Moskiewska w grudniu ubiegłego roku, zapowiadając podjęcie nowych środków obronnych — łącznie z zawarciem paktu wzajemnej pomocy i zorganizowaniem wspólnego dowództwa w razie ostatecznej ratyfikacji układów wojennych. Jest ona odpowiedzią państw obozu pokoju na dokonaną niedawno ratyfikację tych układów, legalizujących plany odrodzenia hitlerowskich dywizji.

W nowych warunkach, wytworzonych wojenną polityką mocarstw zachodnich, w obliczu hitlerowskich dywizji i czołgów, w obliczu obłędnych planów pupilków Hitlera — Mannteufflów i Hallsteinów, kraje obozu pokoju czynią wszystko, by skonsolidować swe siły obronne i umocnić swe bezpieczeństwo.

Konferencja Warszawska, wymierzona przeciw śmiertelnemu wrogowi Europy — imperializmowi niemieckiemu, jest praktycznym wyrazem polityki bezpieczeństwa zbiorowego, prowadzonej przez Związek Radziecki i inne kraje obozu pokoju.

Z dumą i radością wita Warszawa delegacje bratnich krajów uczestniczące w Konferencji!

10-LECIE POWROTU ZIEM ZACHODNICH DO MACIERZY

DEFILADA WE WROCŁAWIU

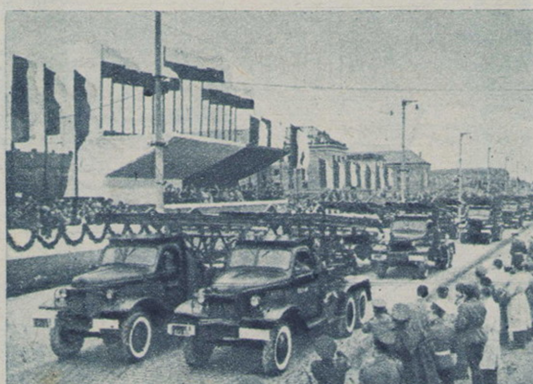
8 maja br. na placu Grunwaldzkim we Wrocławiu, z okazji 10 rocznicy zakończenia wojny i 10 rocznicy powrotu Ziem Zachodnich do Polski, odbyła się wielka defilada wojskowa oraz parada sportowców dolnośląskich. Na trybunie honorowej miejsca zajęli: I Sekretarz KC PZPR Bolesław Bierut, wiceprezes Rady Ministrów, Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski, generalicja i wybitni działacze państwowi i polityczni.

W defiladzie tej uczestniczyły wszystkie rodzaje broni i służb naszych Sił Zbrojnych, demonstrując swoją zwartość, siłę i potęgę. Na trasie pochodu ludność Dolnego Śląska gorąco manifestowała swe przywiązanie do ludowego wojska.

Po defiladzie wojskowej — przed trybuną honorową przemaszerowały kolumny sportowców, wśród których kroczyli również wrocławscy lotnicy sportowi.



Przelatują eskadry myśliwców odrzutowych.



Defilują działa rakietowe.



Spadochroniarze wrocławscy przed trybuną honorową.

Foto: WAF (1) i CAF (2)

Na tropach książki lotniczej

STANISŁAW BISKUPSKI
Wydawnictwo MON

GDYBY ktoś jeszcze pięć lat temu pokusił się o zbilansowanie, analizę powojennych wydawnictw lotniczych, natrafiłby na poważne trudności. Instytucje wydawnicze nie były jeszcze w tym czasie wyspecjalizowane w wydawaniu określonej i ściśle im właściwej tematyki, nie posiadały — jak to się mówi — wyraźnie zarysowanego „profilu". Dlatego też często byliśmy świadkami swoistego zamieszania na rynku księgarskim: książki o niezwykle zbliżonej tematyce ukazywały się jednocześnie w kilku wydawnictwach, natomiast brak było innych, oczekiwanych niecierpliwie przez czytelników. Książka lotnicza, podobnie zresztą jak wiele innych, często życie swoje zawdzięczała przypadkowi. Jeśli w Wydawnictwie zjawił się jakiś autor z pomysłem takiej książki, jeśli pomysł okazywał się interesujący, a autor jako tako gwarantował wywiązanie się z umowy, książka po jakimś czasie ukazywała się... nierzadko swoim poziomem sprawiając zawód czytelnikom.

Z czasem potoki książek, którymi zalany został rynek, ujęte zostały w uregulowane nurty. Zagadnienia komunikacji i transportu lotniczego znalazły swe odbicie w książkach Wydawnictw Komunikacyjnych, natomiast Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej zaopiekowało się pozycjami omawiającymi lotnictwo wojskowe, sportowe, modelarstwo lotnicze itp.

Przy współpracy i współudziale Ligi Lotniczej, a następnie Ligi Przyjaciół Żołnierza, w roku 1951 rozpoczęto w Wydawnictwie MON systematyczne i planowe wydawanie książek lotniczych.

Trzeba przyznać, że pierwsze próby nie należały do łatwych. Należało stworzyć aktyw autorski i redaktorski, trzeba było przeanalizować potrzeby czytelników, ująć wydawnictwa lotnicze w jakieś ściślej zakreślone ramy.

Pracę tę rozpoczęła specjalnie w tym celu powołana redakcja wydawnictw lotniczych w Wydawnictwie MON. Już po ukazaniu się pierwszych książek zarysowały się wyraźnie poszczególne „serie". Powstały więc Biblioteczki: szybowcowa, modelarska, spadochronowa itd.

W ramach tych serii wydano szereg wartościowych pozycji, czego dowodem było powtórzenie ich nakładów. Tak np. już w parę miesięcy po ukazaniu się książki „Budujemy silniki do modeli latających" — Dziulaka, Flacha i Witkowskiego, trzeba było przystąpić do opracowania nowego wydania.

W ramach „Biblioteczki szybowcowej" wydano pionierską pracę A. Zientka pt. „Na falach halniakowych" oraz niemniej interesujące: „Akrobację szybowcową" — Abłamowicza, „Szybownictwo" — Humena, „Przeloty szybowcowe" — Makuli, Skrzydlewskiego i Wielgusa, „Meteorologię szybowcową" — Parczewskiego i wiele innych. Miłośnicy modelarstwa mogli pogłębić i rozszerzyć swoje wiadomości dzięki takim książkom jak: Elszteina — „Modele szybkościowe", „Projektowanie modeli latających", „Elementarz młodego lotnika", „Od modelu na samolot", „II stopień wyszkolenia w małym lotnictwie" i inne oraz Kurowskiego — „Silniczek samozapłonowy do modeli latających", Kwiczali — „Radzieckie rekordowe modele latające z napędem silnikowym" itp.

Zagadnienia teoretyczne i ogólne poruszone zostały m. in. w książkach: Tomaszewskiego — „Poznajemy tajemnice lotu", Arłazorowa — „Człowiek na skrzydłach", Nowakowskiego — „Podstawowe wiadomości z teorii lotu", Góry — „Pilotaż bez widoczności", zbiorowe — „Informator lotniczy", stanowiącym swego rodzaju vademecum lotnika i zawierającym podstawowe wiadomości ze wszystkich dziedzin wiedzy lotniczej.

Spadochroniarstwo reprezentowane było dotychczas w rozmiarach najszczuplejszych. Mimo to i ten temat został omówiony w książkach: Elszteina — „Spadochron w sporcie i walce" oraz Iwińskiego — „Spadochron i wyszkolenie spadochronowe".

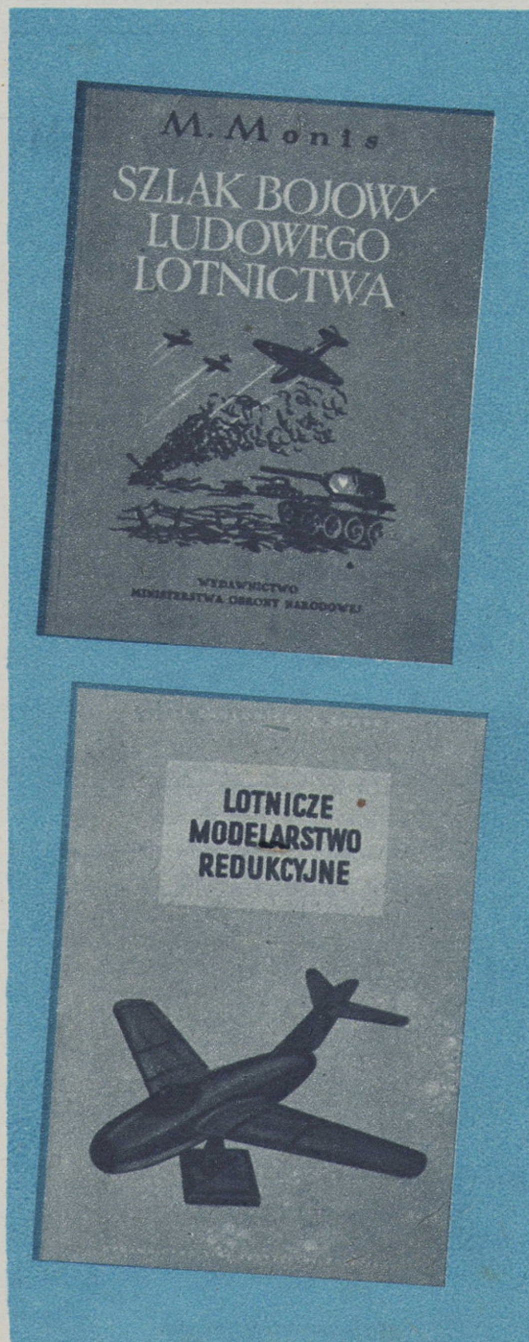
Do interesujących i atrakcyjnych należy również zaliczyć książki z historii lotnictwa: Koniecznego — „Rozwój lotnictwa wojskowego", przekład z języka rosyjskiego „On pierwszy", Kędzierskiego — „Rosyjscy pionierzy lotnictwa" itp.

Pobieżnie przytoczone tu tytuły nie wyczerpują, rzecz oczywista, długiego spisu wszystkich wydanych w Wydawnictwie MON książek na tematy lotnicze. Przegląd niniejszy ma na celu jedynie ogólne zorientowanie czytelnika w publikowanej już tematyce.

Nie wszystkie z wydanych książek stały oczywiście na jednakowo zadowalającym poziomie. Dowodem tego są bądź to erraty dołączone do niektórych z nich, prostujące zauważone usterki i błędy, bądź też krytyczne, często słuszne uwagi w prasie.

Jeśli się weźmie pod uwagę, że przeciętny nakład wspomnianych książek wynosił 5000 egz., wynikałoby z tego, że dziesiątki tysięcy czytelników otrzymało interesującą ich lekturę. Czy tak jest naprawdę?

Artykuł B. Arcta zamieszczony w nr 14 (196) „Skrzydlatej Polski" przeczyłby temu. Autor artykułu opisując swoje przygody w poszukiwaniu książek lotniczych dochodzi do zaskakującego wniosku, że książek tych na rynku nie ma. Gdzież wobec tego podziały się wyżej wymienione tytuły? Wydawałoby się, że na pytanie to najbardziej logiczną odpowiedzią byłoby stwierdzenie, że wszystkie one wkrótce po ukazaniu się zostały rozkupione. Niestety — sprawozdania „Domu Książki" wykazują wiele nierozsprzedanych pozycji lotniczych. Dochodzimy więc do paradoksu: w księgarniach książek lotniczych nie ma, chociaż dane sprawozdawcze przeczą temu. Wydaje nam się, że wyjaśnienie tej pozornej zagadki jest proste. Błąd tkwi najprawdopodobniej w rozdzielniku. Chłonność i zapotrzebowanie rynku są różne w różnych miejscowościach. Stąd w jednych z nich „przydział" książek zostaje w krótkim czasie wyprzedany, w innych zaś zalega magazyny D. K. Lekarstwo na to może być tylko jedno: sumiennie badać zapotrzebowanie poszczególnych miejscowości i na podstawie zdobytych doświadczeń korygować rozdzielniki.



I w tej właśnie dziedzinie pomoc czytelników może stać się nieoceniona. Alarmujące wiadomości z terenu o braku tej czy innej książki pomogą w korygowaniu rozdzielnika, umożliwią słuszne zaplanowanie nakładu, tak, aby żaden czytelnik nie został pozbawiony interesującej książki, a jednocześnie żeby inne, mniej potrzebne pozycje nie zalegały w księgarskich magazynach.

Rola czytelników w kształtowaniu ruchu wydawniczego nie kończy się bynajmniej na tym. Każdy głos, każda opinia o tej czy innej książce staje się pomocą w opracowywaniu planów wydawniczych, doborze najodpowiedniejszych i najciekawszych tytułów, w wyszukiwaniu takiej tematyki, która mogłaby zainteresować najszerszy ogół. Bez tych głosów, bez tych opinii wydawca działa niejako na ślepo.

Dlatego więc, Drodzy Czytelnicy, piszcie o wszystkich swoich spostrzeżeniach, uwagach — mówcie nam, czy i która książka pomogła Wam w szkoleniu, co w niej widzicie złego, wyrażajcie swoje życzenia pod adresem Wydawnictwa, które postara się odpowiedzieć na wszystkie skierowane pod jego adresem pytania i wątpliwości.

Przejrzyjcie pozycje, które wydane zostały dotychczas — być może niejedna z nich zasługuje na wznowienie, powiedzcie nam, jakie sprawy i zagadnienia powinny być Waszym zdaniem omówione szerzej, które zaś można byłoby pominąć.

Rozmawiajmy śmiało i oszczerze o książkach, które nas wspólnie interesują.

Na zakończenie zdradzimy Wam tajemnicę, jakie książki Wydawnictwo MON szykuje dla Was w najbliższej przyszłości i jakie ma dalsze plany. I na ten temat oczekujemy Waszych wypowiedzi.

W zestawieniu z dawnymi planami nowością jest wprowadzenie większej niż dotychczas ilości książek opisujących przygody lotnicze. Adam Zientek przedstawi swoje wspomnienia w książce **„Wielka Przygoda"**, która już w kwietniu oddana została do produkcji. Kazimierz Zalewski opowie o życiu w oficerskiej szkole lotniczej. Tytuł? — **„Eskadra Żółtodziobów"**. Florian Kortus, Andrzej Abłamowicz i inni autorzy opracowują już opowiadania o swoich przygodach lotniczych. Niektóre fragmenty pracy Kortusa mieliście możność przeczytać na łamach „Skrzydlatej". Kolektyw autorów spadochroniarzy zamierza opowiedzieć czytelnikom o swoich najciekawszych przygodach i przeżyciach. Na te dwie ostatnie książki musimy jednak zaczekać. Ukażą się one nie prędzej niż w końcu tego lub na początku przyszłego roku.

Czy to już wszystko? Bynajmniej. Modelarze — konstruktorzy, uczestnicy kursów szkoleniowych otrzymają swoją literaturę. Będą to: **„Modele na uwięzi"** — Schiera, **„Polskie konstrukcje lotnicze"** — Szajewskiego, **„Projektowanie modeli bezogonowców"** — Kutarby, praca zbiorowa: **„Plany modeli latających"**. O tym **„Jak powstaje samolot"** — opowie Kowalski, dla tych którzy mają jeszcze mało wiadomości o lotnictwie E. Banaszczyk napisze popularną pozycję **„Młodzież o lotnictwie"**. Bez wątpienia też wielu czytelników zainteresuje książka radzieckiego mistrza spadochronowego Pawła Storczenki — **„Z dużych wysokości"**, o której z pewnością czytaliście już w „Skrzydlatej". O stosunkowo mało jeszcze znanych w Polsce śmigłowcach dowiedzieć się będzie można z pracy Barszczewskiego: **„Śmigłowiec w locie"**.

Czy w tym pobieżnie rzuconym planie uwzględniliśmy wszystkie życzenia Czytelników? Z pewnością nie. Być może pominęliśmy wiele bardzo istotnych i poważnych. Napiszcie nam — jakie.

LAT TEMU DZIESIĘĆ

Napisał: ADAM ZIENTEK

Ilustrował: JANUSZ ROCKI

Jak bajka brzmiała ta opowieść o Stanieczku, lecz stojąca w hangarze „Salamandra" była namacalnym dowodem jej prawdziwości. Wyczyszczona, lśniąca pomarańczowym lakierem, wcale nie sprawiała wrażenia siedmioletniej staruszki. Nie stała tutaj na próżno: Kępka nie tracił żadnej sposobności, by ją „przewietrzyć".

— Ot, i dziś można by spróbować — powiedział do mnie, wsłuchując się w szum lasu, dolatujący z zewnątrz. Wyszliśmy z hangaru. Istotnie, wiatr był dobry. Prosto z północy — najlepszy kierunek. Murowany „żagiel".

Potem stało się ze mną coś dziwnego. Całe umiłowanie latania, kilkuletnia tęsknota za nim złożyła się na to, że straciłem na chwilę poczucie rzeczywistości. Jak gdyby wyszedł ze mnie inny człowiek i rzekł do Kępki:

— Puść mnie — czekałem na to tyle lat — należy mi się!... Powiedz — puścisz?

Zbocze, nie dłuższe od 200 metrów, zaginało się tutaj niby łuk amfiteatru. Wklęsłość kierowała nawet dość znaczne odchyłki wiatru w środek, gdzie wytwarzała się najlepsza struga nośna. Cała sztuka żaglowania polegała na ciasnym „ósemkowaniu", które utrzymywało szybowiec w obrębie wznoszenia.

Kilka pierwszych ósemek wykonałem trochę niepewnie, lecz wspaniała zwrotność „Salamandry" wkrótce mnie ośmieliła. W miarę, jak coraz lepiej „zawiązywałem" nowe zakręty, wznosiłem się coraz wyżej. Monotonny śpiew linek szybowca tworzył wraz z szumem skrzydeł osobliwą, upajającą melodię.

W połączeniu z płynnością zakrętów oraz wyczuciem powietrznych zawirowań i sterowności szybowca, melodia ta składała się na wytęsknioną rozkosz lotu, w której odnajdywałem nagrodę za lata wytrwania. Pomyślałem o Kępce — na pewno jest tam, w grupce ludzi na starcie, sto metrów niżej ode mnie. Chyba cieszy się niemniej jak ja, że ryzykowny lot przebiega tak pomyślnie?



Zdumiałem się sam niemniej od niego, słysząc te słowa, swoje własne, a tak obce, przeczące zdrowemu rozsądkowi. Czyż nie wiedzieliśmy obaj jednakowo, że po zwyczajnej, kilkumiesięcznej przerwie zimowej obowiązywały zawsze ostrożne loty sprawdzające i to w spokojnych warunkach? A tu po sześciu latach — od razu na żagiel?

Nie dziwiło mnie jego milczenie.

— „Odmówi — zastanawia się tylko, jak mi to powiedzieć" — pomyślałem.

Lecz on popatrzył na chwiejące się na szczycie drzewa, przeniósł wzrok na mnie, wreszcie na „Salamandrę". Patrzył na nią długo. Jedna, jedyna uniknęła zagłady z rąk zaborcy. Dbał o nią jak o skarb, w przekonaniu, że będzie wkrótce potrzebna nie jemu — Kępce, lecz tym młodym, co przyjdą.

Teraz miał ją zaryzykować...

Nareszcie spojrzał na mnie i rzekł krótko:

— Polecisz!

To, co nastąpiło potem, było jak sen. Wyszedłem ze startu lewym zakrętem, lekko podciągniętym, by zmieścić się jak najbliżej zbocza i przemknąć tuż obok krawędzi wysokich świerków. Tak robiłem tutaj niegdyś na „Czajce" i zwykle zarabiałem na tym kilka metrów wysokości.

O powodzeniu lotu często decydował drugi zakręt. Jeżeli wykonało się go dość ciasno i właśnie tam, gdzie strugi wiatru uginały się na ścianie lasu, wychodziło się od razu na bezpieczną wysokość. Pamiętałem o tym i włożyłem w ten manewr całe — jakże odległe — wspomnienia sztuki pilotażu. „Salamandra" słuchała bajecznie. Kiedy odwróciłem ją przodem w kierunku startu, zauważyłem, że szczyt zapadł się w głąb. Zarobiłem jakieś dwadzieścia metrów przewyższenia i zyskałem większą swobodę w wykonywaniu dalszych zakrętów.

Czułem się dobrze i tak pewnie, jakbym wcale nie miał tak dużej przerwy w treningu. Zatoczyłem nawet dwa pełne okrążenia. Zauważyłem jednak, że opadam. Szczyt góry wynurzał się coraz wyżej z głębi. Spojrzałem na krawędź lasu i zrozumiałem przyczynę: wiatr ścichł prawie zupełnie. Krótkotrwały podmuch, który pozwolił mi na tak piękną przygodę, miał się widać ku końcowi.

Po zejściu na wysokość szczytu zobaczyłem na starcie wieniec, złożony z ludzi trzymających się za ręce, jak w jakiej zabawie.

„Dają mi znak do lądowania" — pomyślałem.

Odszedłem nad dolinę, by za chwilę wykonać zakręt i „posadzić" szybowiec pod łagodnym stokiem lądowiska, z lekkim przepadnięciem. Piętnastominutowy lot, który rozpoczął nowy etap w moim życiu, był ukończony...

*

Wieczorem, przed odjazdem z szybowiska, odwiedziłem starego Stanieczka, by mu wyrazić wdzięczność. Obaj byliśmy wzruszeni i obaj mówiliśmy mało. Kiedy sprowadziłem rozmowę na jego syna, stary ożywił się i wydobył z zanadrza list.

— Pisze mój Jasiek, że przyjęli go na ten, hm... rok wstępny — powiedział, szperając w szufladzie za okularami.

A po chwili dodał:

— Przyznali mu też to, hm... stypendium, że niby z dwóch hektarów ciężko wyżyć i jeszcze najstarszemu posyłać. Prawda, że ciężko, ale czy kiedy pytał kto chłopa, czy mu ciężko? Dobrze było dożyć takich czasów!

Uścisnęliśmy sobie ręce...

KONIEC



TADEUSZ MALINOWSKI

Pokłon skrzydłom

Wichrem spieczone oblicza
rozjaśniła mądrość źrenic.
Czas startu cisza odlicza
na skrzydłach blaskiem cieni.

W mózgach ofiarność rozpięto:
pieśń lotu w żyłach dzwoni.
Myśl na mapie już wytkniętą
zakreśla ołówek w dłoni.

Troska skieruje maszynę —
białą smugą zacznie dmuchać,
spadając w łaknącą ziemię
jak rozpylona otucha.

Radość pukała do drzwi chat,
gdy piloci już w tramwaju
schyleni nad konturem map —
mówili o urodzaju.

I choć w tłumie rojno, gwarno,
któż by z lotniczych oczu zgadł,
że z ich serca małe ziarno
równinny użyźniło szlak.

Anegdoty lotnicze

MYŚLIWIEC

JEDEN z naszych pilotów myśliwskich wybrał się na zabawę taneczną. Chciał mile spędzić wieczór i oderwać się od codziennej służby w powietrzu. Ubrany w nienagannie skrojony garnitur wizytowy usiadł przy jednym ze stolików i pijąc zamówioną lampkę wina zajął się obserwacją. Był zadowolony, lubiał od czasu do czasu takie wypady „w cywilu". Mógł wtedy zamyślić się, pomarzyć i po prostu przestać choćby na krótko być myśliwcem.

Orkiestra zagrała tango. Wstał więc i podszedł do młodej kobiety, która siedziała w towarzystwie przy sąsiednim stoliku. Ukłonił się, a ona z czarującym uśmiechem poszła tańczyć razem z nim.

Był zadowolony i co chwilę dostrzegał nowe walory u swojej partnerki: oczy, włosy, usta, lekkość, no i piękny uśmiech. Z początku nie wymienili między sobą żadnego słowa. Dopiero nieco później on zaczął pierwszy:

— Pani świetnie tańczy!

— Doprawdy? — żachnęła się.

— Czy pani mi nie wierzy?

— Ależ tak, wierzę...

— Ale jednak...

— Gdy z panem tańczę to sala wydaje mi się powietrzem.

— Dlaczego?

— Bo pan tak tańczy, jak samolot wyższą akrobację!

MAL

SZCZYT BIUROKRACJI czy ZŁA WOLA?

LOT ślizgowy — to przywilej szybowców i rzadko korzystają z niego samoloty. O ile jednak samolot, jak sama nazwa wskazuje, jest „samodzielny", jeśli chodzi o możliwość wykonywania tak samego lotu jak i rozpoczynającego go startu, o tyle szybowiec jest w tym zakresie poważnie ograniczony.

„Sam" wystartować nie może i musi korzystać z usług czy to silnego wiatru na zboczu (tzw. start z ręki), startowej liny gumowej w terenie górzystym czy też wyciągarki lub samolotu w terenie płaskim.

Szybownictwo polskie nie wykorzystuje obecnie ani jednego szybowiska górskiego i ograniczając się wyłącznie do terenów płaskich, wykonuje z konieczności wszystkie starty za wyciągarką, bądź też za samolotem.

Tego rodzaju starty wymagają w logicznej konsekwencji nie tylko sprawnej wyciągarki czy samolotu, lecz przede wszystkim zdatnego do lotu szybowca, to znaczy takiego, który między innymi posiada zabudowany sprawnie działający zaczep startowy. Również i samolot holujący musi posiadać zabudowany zaczep holowniczy, działający bez zastrzeżeń.

Wzorem lat ubiegłych również i w tym roku sezon lotniczy rozpoczął się w kwietniu. Do szkół szybowcowych zjechali z całej Polski uczniowie na pierwsze turnusy szkoleniowe. Do Aeroklubów zawitali pierwsi treningowcy. Zwlekać nie można było, bo plany szkolenia i treningu szybowcowego wzrosły w tym roku poważnie.

Tymczasem okazało się, że dzień 1 kwietnia był dla szybownictwa datą niefortunną, wręcz feralną — „Prima Aprilisem" w skutkach katastrofalnym, takim, jakiego jeszcze nie było i miejmy nadzieję więcej nie będzie.

Krótko mówiąc: latania szybowcowego nie ma! Nie ma go w całej Polsce!

Cóż z tego, że minął 1 kwietnia, termin rozpoczęcia realizacji planów szkolenia szybowcowego, że są lotniska, jakże chętni do latania piloci, że są nowe polskie wyciągarki „Żubr", że hangary nie mogą pomieścić samolotów i szybowców.

Wszystko to na nic!

— Szybowce nie mogą latać, bo brak im zaczepów startowych!

— Samoloty nie mogą holować, bo brak im zaczepów holowniczych!

— Piloci nie mogą latać, bo nie mają na czym!

Jakie są przyczyny tej absurdalnej wprost sytuacji?!

Dlaczego wcześniej nie zaradzono złu?

Gdzie są zaczepy startowe i holownicze, skoro nie ma ich na szybowcach i samolotach?!

Historia jest bardzo długa, mocno skomplikowana i na dobrą sprawę do dziś niejasna w szeregu szczegółach.

Już w roku 1953 zaczęto sygnalizować, że używane dotychczas zaczepy szybowcowe wykazują niejednokrotnie dość poważne wady, powodujące np. zakleszczanie się ogniw końcowych lin lub konieczność użycia przy wyczepianiu nadmiernie dużych sił na dźwigni.

Równocześnie wpłynął do Zarządu Głównego LPŻ wniosek racjonalizatorski dotyczący nowego zaczepu, którego schemat działania pozwalał przypuszczać, że zastosowanie tego typu zaczepów zwiększy poważnie bezpieczeństwo lotów szybowcowych.

W tej sytuacji sprawa zaczepów sprowadziła się do dwóch zasadniczych zagadnień:

1) sprawdzenia przydatności zaczepu według zgłoszonego wniosku i przy pozytywnym wyniku prób przystąpienia do budowy serii, celem zastąpienia zaczepów dotychczas używanych,

2) zbadania zaczepów dotychczas używanych celem ustalenia: ich ewentualnych wad, sposobu usunięcia istniejących usterek konstrukcyjnych czy wykonawczych oraz określenia ich przydatności do dalszej eksploatacji.

Popatrzmy bliżej jak te problemowe i palące zagadnienia rozwiązano:

Wniosek racjonalizatorski doczekał się w końcu nie tylko realizacji w postaci trzech egzemplarzy prototypowych, lecz również na podstawie lotów doświadczalnych — pozytywnej lecz „przezornie" nieostatecznej (tymczasowej) opinii Instytutu Lotnictwa (IL).

Druga w Polsce po Instytucie Lotnictwa placówka naukowo-badawcza, co wynika choćby z jej nazwy: Szybowcowy Zakład Doświadczalny (SZD w Bielsku), otrzymała jeden prototyp nowego zaczepu, celem wprowadzenia poprawek i uzyskania nowego prototypu, zadowalającego tak użytkownika, jak i Instytut Lotnictwa.

Jaki wynik tych prac?

ad. 1. Optymiści mogliby powiedzieć, że pozytywny, gdyż: po pierwsze: rzeczywiście Instytut Lotnictwa nie ma na razie najmniejszych zastrzeżeń do nowego prototypu, bo... nie otrzymał go do prób!! A po drugie: prowadzone przez SZD od ubiegłego roku prace nad nowym zaczepem są na pewno zakończone, skoro już nic się obecnie w tym zakresie nie robi! Ponadto czasokres prac i ciężar gatunkowy placówki gwarantują co najmniej pozytywny, o ile nie rewelacyjny wynik.

W sumie — nowego zaczepu, złego ani dobrego, w dalszym ciągu nie ma.

Podsumowując wyniki prac nad nowym zaczepem z punktu widzenia szybownictwa, należy stwierdzić, że zrobiono mniej niż niewiele!

ad. 2. Instytut Lotnictwa otrzymał już w październiku 1953 roku dotychczas używane zaczepy, dla przeprowadzenia prób laboratoryjnych.

Próby trwały, tymczasem istniejące niewątpliwie wady używanych zaczepów dawały uporczywie znać o sobie.

Warto przypomnieć chociażby zakwestionowanie przez Państwowy Nadzór Techniczny KCSP, w wyniku niewyczepienia się jednej „Jaskółki" na obozie w Lesznie (maj 1954 r.), wszystkich zaczepów zabudowanych na tej serii szybowców.

Z końcem maja ubiegłego roku ukazuje się tymczasowe orzeczenie Instytutu Lotnictwa w formie wniosków z przeprowadzonych prób, sygnalizując równocześnie wydanie orzeczenia w następnym miesiącu.

Wnioski podają usterki zaczepów zarówno nowoprodukowanych przez Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego (ZSLS), jak i egzemplarzy poniemieckich.

Instytut stwierdza ponadto, że dokumentacja techniczna zaczepów budzi poważne zastrzeżenia, podaje zakres zmian i wymaga indywidualnego przebadania zaczepów na stoisku kontrolnym.

W ślad za wnioskami IL ukazuje się rzeczywiście orzeczenie, które jest powtórzeniem wniosków, uzupełnionym opisem przebiegu prób.

Zaczyna działać KCSP, która wydaje w maju ub. r. okólnik, polecający rzeczoznawcom terenowym dokonanie w określony sposób przeglądu zaczepów zabudowanych na szybowcach i przesłanie wykazu egzemplarzy zakwestionowanych do Zarządu Lotnictwa Cywilnego (ZLC).

Następny okólnik KCSP podaje do wiadomości wnioski IL oraz zobowiązuje producenta — Zarząd Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego (ZZSLS) do natychmiastowej realizacji postulatów Instytutu w porozumieniu z użytkownikiem sprzętu.

Użytkownik (LPŻ) po otrzymaniu w październiku ub. r. z ZLC wykazu niesprawnych zaczepów i uzyskaniu zgody (!) ZZSLS na przeprowadzenie ich legalizacji w SZD Bielsko, spowodował wybudowanie zakwestionowanych zaczepów z szybowców i wysyłkę ich do SZD Bielsko, tym bardziej, że uprzednie uwagi LPŻ, iż bardziej celowe wydaje się raczej przyspieszenie prac nad nowym zaczepem, nie znalazły uznania ani w Zarządzie Zakładów SLS ani w Zarządzie Lotnictwa Cywilnego (na odpowiednich konferencjach).

SZD przeprowadziło legalizację poważnej ilości zaczepów wg wskazówek IL, zaopatrzyło je w metryczki i rozesłało do jednostek użytkownika, gdy nagle pękła bomba: Instytut Lotnictwa w pierwszych dniach stycznia br. na podstawie prób zaczepów produkcji SZD zakwestionował ich przydatność do eksploatacji, dyskwalifikując tym samym zalegalizowane uprzednio przez SZD zaczepy.

Zaczyna się długotrwała „wojna" pomiędzy SZD, ZZSLS i IL, przy czym kością niezgody jest przede wszystkim norma ZLC.

Producent ma obawy czy wymagania IL oparte na normie ZLC, by zaczep wytrzymał obciążenie 800 kG, są całkowicie słuszne wobec tego, że sam Instytut we własnych próbach przeprowadzanych w ub. roku poddawał zaczepy jedynie obciążeniu do 600 kG.

Wojna trwa, a tymczasem w SZD rośnie „góra" zaczepów, wybudowanych z szybowców, przy których nic się nie robi, czekając na wyniki sporów.

„Zalegalizowane" zaczepy zaczynają ponowną wędrówkę do warsztatów.

Sytuacja staje się coraz bardziej gorąca, ze względu na zbliżający się nieuchronnie termin rozpoczęcia sezonu letniego.

Instytut Lotnictwa wydaje w odstępach tygodniowych kilka kolejnych orzeczeń w sprawie zaczepów, Zarząd Główny LPŻ zwołuje narady robocze z ZZSLS i KCSP — ustala się termin zakończenia legalizacji na dzień 20 lutego br.

Mija ustalony termin, zaczynają się kolejne monity ZG LPŻ, a tymczasem Zarząd Zakładów SLS wydaje polecenie przesłania zaczepów z Bielska (SZD) do Zakładów w Poznaniu po to, by po dokonaniu tam poprawek wróciły ponownie do Bielska, gdyż tylko SZD posiada laboratorium wytrzymałościowe i tylko ono może przeprowadzić próby ostateczne.

Abstrahując od tego, że decyzja taka daleka była od chęci wpłynięcia na obniżkę kosztów własnych (nota bene i tak pokrywanych przez użytkownika, chociaż usterki mają charakter wad konstrukcyjnych i wykonawczych), wpłynęła ona decydująco na przedłużenie terminu oddania poprawionych zaczepów.

Szereg zaczepów w drodze do Poznania traci tabliczki, informujące z jakich przyszły jednostek i rodzi się nowy kłopot: komu je odsyłać po legalizacji?

Z początkiem marca br. Instytut Lotnictwa wydaje orzeczenie, w którym zmniejsza swoje dotychczasowe wymagania i dopuszcza do użytkowania zaczepy, nie wykazujące odkształceń trwałych przy obciążeniu siłą 600 kG.

Cóż z tego, skoro nie można już zahamować spowodowanego poprzednimi orzeczeniami spływu takich zaczepów do SZD!

Skuteczność prac przy zaczepach nie wzrasta wiele, pomimo wzmożonych interwencji ze strony Zarządu Głównego LPŻ jak również samego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, będącego zwierzchnią instancją w stosunku do ZZSLS.

Rzeczywistość nie potwierdza osobistych zapewnień LPŻ ze strony Dyrektora Zarządu ZSLS o codziennej wysyłce do jednostek terenowych partii 35 do 40 zalegalizowanych zaczepów!

Jednostki lotnicze LPŻ są ogołocone z zaczepów!

Sytuacji nie ratuje też decyzja Dyrektora ZLC, polecająca wybranie z zakwestionowanej partii zaczepów najlepszych egzemplarzy i bez przeróbek poddanie ich próbom wytrzymałościowym, celem rozesłania do jednostek tych, które tę próbę przejdą pomyślnie.

Wytworzył się ogólny chaos, w którym nic dziwnego, że pośpiech płata również figle w postaci np. przesłania do Szkoły Szybowcowej Lębork zaczepów zalegalizowanych, ale bez pierścieni samowyzwalacza, co czyni je automatycznie bezużytecznymi w tej jednostce lub np. przesłania do tejże Szkoły zaczepów ze śrubami bez nakrętek.

Podsumowując wyniki prac nad „starymi" zaczepami z punktu widzenia szybownictwa, należy stwierdzić, że poza przerażającym w ilości zużyciem papierów firmowych i słów, zrobiono podobnie jak przy „nowym" zaczepie mniej niż niewiele i to w czasie wcale nie krótszym.

Sprawa zaczepów szybowcowych wejdzie niewątpliwie do historii, lecz zapisze się niechlubnie w dziejach polskiego szybownictwa.

Najwyższy już czas skończyć z tym bałaganem w sprawie zaczepów. Zainteresowane instytucje winny jak najszybciej znaleźć „wspólny język" i rozwiązać ostatecznie i zdecydowanie tę sprawę. Potrafimy konstruować i produkować doskonałe szybowce czy samoloty odrzutowe, a nie umiemy uporać się z „głupim" zaczepem. Stać nas przecież na to, byśmy mogli dać naszemu szybownictwu pełnowartościowe zaczepy.

(kp)

ALBERT EINSTEIN

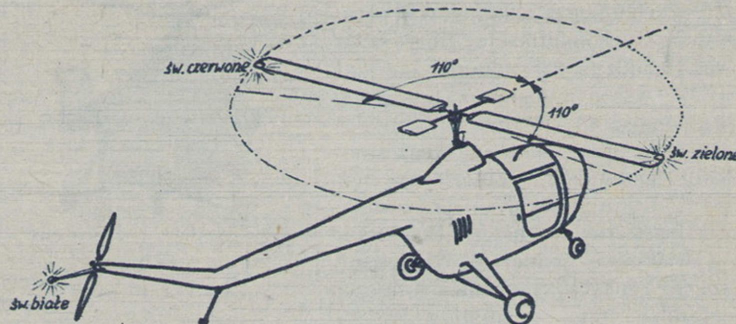


18 kwietnia br. w wieku 76 lat zmarł jeden z największych uczonych naszych czasów — Albert Einstein. Einstein całe swoje długie życie poświęcił pracy naukowej. Mając 25 lat, a więc jako student, w roku 1905 dał podstawy pod całą nowoczesną teorię wszechświata i stał się twórcą współczesnej fizyki. Rozważania teoretyczne doprowadziły go do sformułowania teorii względności, grawitacji, teorii ruchów Browna i efektu fotoelektrycznego — za którą otrzymał nagrodę Nobla. Teorie Einsteina, wyprzedzające znacznie współczesny stan wiedzy ogólnoludzkiej, znalazły potwierdzenie przy wykorzystaniu energii atomowej. Einstein nie był jednak tylko uczonym zamkniętym w swojej pracowni. Pilnie śledził wypadki polityczne i dał się poznać całemu światu jako zdecydowany przeciwnik „zimnej wojny", prowadzonej przez rząd USA i użycia bomby atomowej. Imię Einsteina jako człowieka, który wiedzę swoją pragnął poświęcić wyłącznie dla dobra ludzkości, który dał światu podstawy do wykorzystania energii atomowej, pozostanie na zawsze w pamięci wszystkich ludzi miłujących pokój.



KRONIKA TECHNICZNA

ŚWIATŁA POZYCYJNE ŚMIGŁOWCÓW



W związku z użytkowaniem śmigłowców nocą wyłonił się problem: jak ma być rozwiązane ich oświetlenie pozycyjne? W pierwszym okresie „tradycyjnym" zwyczajem zastosowano światła samolotowe, przymocowane sztywno na kadłubie, później jednak zostało to poddane krytyce i obecnie prowadzone są próby wprowadzenia w śmigłowcach świateł pozycyjnych, które umożliwiałyby zdecydowane odróżnienie śmigłowców lecących nocą od samolotów. Jedno z proponowanych rozwiązań przedstawia rysunek.

Na końcach łopat wirnika umieszczone są lampki pozycyjne — jedna czerwona, druga zielona. Na końcu belki ogonowej znajduje się lampka biała. Lampa biała świeci nieprzerwanie, natomiast łopatowe lampy — zielona i czerwona — świecą światłem przerywanym. Przerywanie świateł zależne jest od stanu lotu w jakim znajduje się śmigłowiec. Podczas lotu do przodu lampka czerwona zapala się z lewej strony śmigłowca na drodze kątowej 110°, począwszy od czoła tarczy wirnika w kierunku do tyłu. Pozostałe 250° drogi kątowej łopaty wirnika lampka jest zgaszona. Lampka zielona zapala się w czasie drogi kątowej łopaty 110° z prawej strony śmigłowca. Gdy śmigłowiec zawisa nieruchomo w powietrzu albo opada pionowo lub bardzo stromo, wówczas lampka zielona gaśnie, a „mruga" tylko lampka czerwona. W czasie pionowego lub bardzo stromego wznoszenia gaśnie lampka czerwona, a zapala się tylko lampka zielona.

Trudności zrealizowania opisanego systemu są dość poważne. Stosunkowo najwięcej kłopotów przysparza krótki czas świecenia lampek na łopatach (wynosi on ok. 0,08 sek przy przerwach długości ok. 0,18), wykluczający użycie zwykłych żarówek, włókna których mają dużą bezwładność cieplną. Inne trudności wynikają z umieszczenia lampek na końcach wirujących łopat, co wymaga dobudowania do głowicy wirnika specjalnego kolektora ślizgowego dla ich zasilania napięciem elektrycznym, wreszcie mechanizm wyłączający z obwodu elektrycznego lampkę białą lub czerwoną zależnie od stanu lotu musi być sprężony ze sterownicami, co również nie jest zagadnieniem zbyt prostym.

Na zakończenie warto wspomnieć, iż są śmigłowce, w których opisane światła nie dadzą się zastosować. Będą to śmigłowce z wirnikami napędzanymi silnikami strumieniowymi na końcach łopat. Silniki te w czasie pracy są rozpalone do czerwoności i sygnalizują aż nazbyt wyraźnie nocny lot śmigłowca. Niemożliwość „zgaszenia" tego „oświetlenia" jest jedną z poważnych wad śmigłowców strumieniowych.

R. W.

TECHNIKA SZYBOWCOWA

Radziecki głos w sprawie szkolnego szybowca dwumiejscowego

MISTRZ Sportu M. Pyłajewa i konstruktor M. Kuzakow, zabierając głos w dyskusji na temat „Jakie szybowce są potrzebne organizacji DOSAAF", wskazują na konieczność opracowania nowego szybowca do podstawowego szkolenia metodą dwusterową. Względy ekonomiczne przemawiają za tym, by szkolenie odbywało się wyłącznie za wyciągarką. Dlatego konieczne jest, by nowy szybowiec osiągnął w takim starcie wysokość 700—800 m, gdyż tylko tego rodzaju sprzęt może całkowicie uniezależnić szkolenie od startu za samolotem.

Zrealizowanie tak znacznej wysokości startu za wyciągarką jest warunkiem bardzo trudnym. Na przeszkodzie stoi wysoki ciężar startowy współczesnych szybowców dwumiejscowych, który wymaga od wyciągarki rozwijania znacznej mocy, co powoduje komplikacje, zwłaszcza przy długich linkach. Dlatego niezbędne jest radykalne obniżenie ciężaru samego szybowca do granic 140—150 kG i to przy zachowaniu zdatności do podstawowej akrobacji i lotów w chmurach.

Przy obecnym stanie techniki szybowcowej jest to do osiągnięcia jedynie drogą przejścia do konstrukcji metalowych, posiadających ponadto szereg innych zalet. Już sam proces fabrykacji szybowca metalowego jest znacznie prostszy od drewnianego, oczywiście pod warunkiem fabrykacji masowej. Obok znacznych korzyści na ciężarze konstrukcja metalowa otwiera perspektywy zastosowania cieńszych profili skrzydeł i usterzeń, dzięki czemu nie trudno będzie uzyskać wymaganą doskonałość 23 do 26, mimo uproszczonych kształtów.

Być może, że szybowiec metalowy okaże się (przynajmniej z początku) droższy od drewnianego. Ewentualna różnica zostanie z pewnością wyrównana przez zwiększoną żywotność takiego sprzętu, gdyż nie ulega wątpliwości, że konstrukcja metalowa służyć będzie znacznie dłużej od drewnianej. Także w zakresie remontów szybowiec metalowy przedstawia się korzystniej, gdyż spawanie i nitowanie wymagają daleko prostszej technologii i przebiegają szybciej niż klejenie drewna.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa załogi w razie wypadku, konstrukcja metalowa jest znacznie korzystniejsza od drewnianej. Wiadomo, że drewniany szkielet kabiny czy nawet skorupa sklejkowa z chwilą uszkodzenia rozpada się na kawałki, które nie tylko nie stanowią żadnej ochrony dla pilota, ale jeszcze grożą mu ciężkimi obrażeniami. Tymczasem szkielet metalowy, nawet częściowo zgnieciony, zachowuje ciągle dużą odporność kształtową i ochrania człowieka. Może to mieć duże znaczenie dla pierwszych lotów samodzielnych.

A. Z.

Fotel na teleskopach



KAŻDY nowoczesny szybki samolot odrzutowy posiada kabinę pilota wyposażoną w wyrzucany fotel, przy pomocy którego w razie wypadku pilot opuszcza bez trudu uszkodzoną maszynę. Fotel wyrzucany jest z samolotu przeważnie przy pomocy ładunku prochowego. Kierunek wyrzucania fotela nadają specjalne prowadnice.

Poważną wadą dotychczasowych foteli było to, że ze względu na ciasnotę miejsca w kabinie prowadnice były bardzo krótkie. Dzięki temu fotel wyrzucany być musiał z dużym przyspieszeniem początkowym, a tor jego zakrzywiał się tuż za kabiną. Obecnie opracowany został typ fotela, którego prowadnice w czasie wystrzeliwania fotela z kabiny wydłużają się teleskopowo w statywach fotograficznych. Już pierwsze przeprowadzone próby wykazały wyższość nowego fotela nad starym, przede wszystkim pod względem „przyjemności" wystrzeliwania (mniejsze przyspieszenie).

R. W.

ŚMIGŁOWCE W KOMUNIKACJI

WIADOMOSC, podana niedawno przez prasę codzienną, że w ciągu trzech najbliższych lat uruchomiona zostanie w Polsce regularna komunikacja śmigłowcowa, wzbudziła uzasadnione zaciekawienie wśród miłośników lotnictwa. Wiadomość ta stanowi bowiem dowód, iż prace nad unowocześnieniem komunikacji lotniczej w naszym kraju trwają nieprzerwanie i że od wprowadzenia do eksploatacji w Polsce jednej z najciekawszych zdobyczy techniki lotniczej ostatnich lat — śmigłowców — dzieli nas już czas bardzo krótki.

Na łamach „Skrzydlatej Polski" podkreśliliśmy przed szeregiem miesięcy znaczenie śmigłowców dla rolnictwa. Obecnie zapoznać chcemy Czytelników ze śmigłowcami jako sprzętem komunikacyjnym. Wprawdzie regularna komunikacja śmigłowcowa zorganizowana jest dotychczas w kilku zaledwie krajach (i to w dość skromnych granicach), to jednak zebrane już zostały pewne doświadczenia, pozwalające ocenić wartość i znaczenie komunikacji na śmigłowcach w przyszłości.

W pierwszym rzędzie należy zadać sobie pytanie, gdzie i kiedy śmigłowce komunikacyjne znajdują zastosowanie, w jakich okolicznościach stanowić one będą istotną konkurencję dla samolotów komunikacyjnych, a w jakich dla tych samolotów uzupełnieniem. Aby odpowiedzieć na to pytanie, zdać sobie musimy najpierw sprawę z wad, jakimi jest dotychczas obciążona komunikacja samolotowa. Pierwszą taką wadą jest położenie lotnisk komunikacyjnych zwykle kilka kilometrów za miastami, co łączy się z koniecznością dowożenia pasażerów ze śródmieścia na lotnisko autobusami. Czas jaki ten przejazd pochłania jest nieraz dłuższy od czasu samego lotu. Wie o tym każdy, kto korzystał np. z usług „Lotu" na trasie Warszawa — Łódź i spędził w samolocie 40 minut, a w autobusach i w poczekalniach — blisko godzinę. Drugą wadą jest to, że linie lotnicze mogą łączyć tylko te miasta, w których znajdują się odpowiednie lotniska. Trzecią i ostatnią wadą komunikacji samolotowej, którą tu wymienimy, jest to, że utrzymuje ona niechętnie połączenia na liniach „peryferyjnych", gdzie duże stosunkowo samoloty komunikacyjne nie są zapełnione pasażerami do pełnego zakresu możliwości.

Czy wady te usunie z komunikacji lotniczej wprowadzenie do niej śmigłowców? Tak. Śmigłowce bowiem startując z portów śmigłowcowych położonych w centrum wielkich miast, skrócą do minimum „czas jałowy" jaki dotychczas pasażer traci na czekanie i dojazdy autobusowe. Śmigłowce będą mogły połączyć nie tylko wielkie miasta,



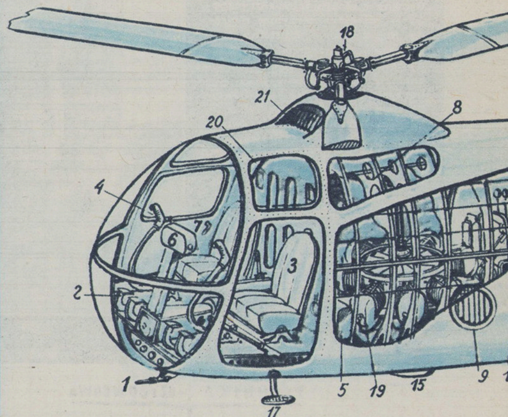
Radziecki śmigłowiec konstrukcji inż. Milla.

ale i mniejsze, w których nie ma dotychczas lotnisk oraz ośrodki przemysłowe często leżące poza miastami (np. Nowa Huta). Śmigłowce staną się w pełnym tego słowa znaczeniu „taksówkami powietrznymi", lądującymi i startującymi na żądanie z każdego niemal miejsca.

Mówiąc o wadach komunikacji samolotowej, które usunie wprowadzenie śmigłowców, nie można jednak przemilczeć wad, jakimi obciążone są same śmigłowce. Wad tych często nie dostrzega obserwator zewnętrzny, zachwycony zdolnością śmigłowca do wykonywania pionowych startów i lądowań oraz zawisania w powietrzu, ale które jak dotychczas w poważnym stopniu ograniczały szerszą rozbudowę komunikacji śmigłowcowej. A więc „ciemną stroną" śmigłowców jest ich powolność w locie do przodu (ok. 150 km/h), skomplikowana konstrukcja, hałas i wysokie koszty eksploatacji, związane z niekorzystnym stosunkiem mocy silników do ilości przewożonych pasażerów. Z wszystkimi tymi wadami trwa uporczywa walka konstruktorów lotniczych.

Ocenia się, że w wyniku postępu technicznego za lat około 5—6 śmigłowce staną się środkiem komunikacyjnym tak opłacalnym, że będą mogły skutecznie konkurować z samolotami na regularnych liniach. Do tego czasu będą one jednak tylko „pomocnikiem" samolotu, przewożącym pasażerów z lotniska do miasta.

Przejście śmigłowca od funkcji „autobusu" do funkcji samodzielnego środka komunikacji międzymiastowej odbędzie się etapami. Pierwszym etapem będzie eksploatacja małych jednosilnikowych śmigłowców na trasach lotnisko — miasto oraz eksploatacja pocztowa i taksówkowa takich samych śmigłowców. W drugim etapie, przejściowym, wejdą do eksploatacji na krótkich liniach międzymiastowych wielosilnikowe śmigłowce średniej wielkości (na 10—12 pasażerów),



a dopiero w trzecim etapie śmigłowce-olbrzymy, zabierające około 40 pasażerów i zdolne do lotu z prędkością ok. 240 km/h. Te ostatnie obsługiwać będą mogły linie nawet kilkusetkilometrowej długości.

Sprecyzowane w 1954 r. przez jednego z najwybitniejszych ekspertów komunikacji śmigłowcowej wymagania techniczne wobec śmigłowca pasażerskiego, zdolnego do skutecznego konkurowania z samolotami klasy „Li-2", wyrażają się w następujących punktach:

1) konstrukcja co najmniej 2-silnikowa,

2) możliwość zabierania 30 pasażerów przy zasięgu min. 180 km,

3) zapas paliwa wystarczający na przelot 360 km, to znaczy na lot do punktu docelowego odległego o 180 km i powrót bez napełniania,

4) dodatkowy zapas paliwa na rezerwową 1 godzinę lotu,

5) prędkość podróżna 220 km/h na wysokości 600 m,

6) prędkość wznoszenia pionowego min. 3 m/sek,

7) prędkość podróżna na 1 silniku min. 180 km/h,

8) prędkość wznoszenia dynamicznego na 1 silniku min. 2 m/sek,

9) możliwość startów i lądowań w kole o średnicy 120 m, otoczonym przeszkodami,

10) możliwość lądowania autorotacyjnego w kole o średnicy 130 m, otoczonym przeszkodami

11) prostota konstrukcji, łatwa obsługa, stateczność, taniość eksploatacji,

12) wygoda pasażerów, klimatyzacja kabiny, izolacja akustyczna,

13) zdolność do lotu bez widoczności ziemi.

Dotychczasowy rozwój konstrukcji śmigłowcowych daje już w pewnym stopniu podstawę do zorientowania się, jak będą wyglądać przyszłe wielkie śmigłowce pasażerskie. Będą to więc najprawdopodobniej śmigłowce układu podobnego jak pokazany na fotografii angielski śmigłowiec „Bristol 173". Dwusilnikowy, z dwoma wirnikami umieszczonymi jeden za drugim, śmigłowiec tego układu zapewnione będzie miał najlepsze

1. Rurka Pitota prędkościomierza
2. Pedały sterowania kierunkowego
3. Fotel pierwszego pilota
4. Drążek sterowania okresowego
5. Skrzynka narzędziowa
6. Tablica przyrządów pokładowych
7. Drzwiczki kabiny
8. Komora silnikowa
9. Chwyt powietrza chłodnicy oleju
10. Zbiornik oleju
11. Zbiornik paliwa
12. Fotel pasażerski
13. Wręga kadłuba
14. Wlew paliwowy
15. Wziernik
16. Golenie podwozia
17. Stopień wejściowy
18. Głowica wirnika
19. Silniki napędowe z wiatrakiem chłodzącym
20. Ściana ogniowa
21. Chwyt powietrza chłodzącego silnik przedni
22. Usterzenie
23. Chwyt powietrza chłodzącego silnik tylny
24. Łopaty wirnika
25. Wałek łączący silnik z przekładnią wirnika

wykorzystanie kadłuba na kabinę pasażerską. Długi kadłub, podobny nieco do kadłuba nowoczesnych samolotów pasażerskich, zapewni również pasażerom dużą wygodę i doskonałą widoczność.

Gdy mowa o zwalczaniu poważnej wady użytkowej dzisiejszych śmigłowców, mianowicie niskiej prędkości przelotowej, to tu konstruktorzy przewidują osiągnięcie pozytywnych rezultatów przez dodanie śmigłowcom niewielkich sztywnych płatów nośnych i przez zaopatrzenie ich w śmigła ciągnące (lub ciągnące silniki turboodrzutowe). Wprawdzie śmigłowce przestaną być wtedy „czystymi" śmigłowcami, a staną się (w razie otrzymania śmigła ciągnącego) tzw. żyrodynami, ale ostatecznie nie idzie o nazwę lecz o osiągnięcie pożądanych rezultatów.

O tym, dlaczego dodanie śmigła ciągnącego lub sztywnych płatów nośnych albo obu tych rzeczy razem, poprawia prędkość lotu śmigłowców — postaramy się wyjaśnić w osobnym artykule.

Inż. RYSZARD WITKOWSKI



Tekst: inż. ANDRZEJ TRZCIŃSKI

Zdjęcia: STANISŁAW JAŚKO

„HARNASIE" PO RAZ TRZECI

(Notatki zawodnika)



KRAKOWSKI Zarząd LPŻ jeszcze raz potwierdził swą markę dobrego organizatora zawodów modelarskich. Mimo trudnych warunków związanych z odległością terenu zawodów od „bazy" w Krakowie — wszystko odbywało się sprawnie.

*

Postawcie się, Czytelnicy, w położeniu śledzia w beczce, wiezionego codziennie 2 godziny drabiniastym wozem po „kocich łbach", a będziecie mieli nikłe wyobrażenie o najtrudniejszej konkurencji Zawodów — dojazdach z Krakowa do Tyńca i z powrotem. Dzięki wysokiej wytrzymałości szkieletów modeli i modelarzy — próbę tę przeszliśmy zwycięsko.

*

Teren Zawodów — pierwsza klasa! Zbocza na wszystkie kierunki wiatrów (oczywiście z wyjątkiem tego jednego kierunku, z którego wiatr złośliwie dmuchał przez cały czas Zawodów). Stoki wolne na ogół od przeszkód, widoczność dobra, okolica piękna. Modra Wisła wijąca się u stóp wzgórz, mury średniowiecznego opactwa tynieckiego i zamglona sylwetka Krakowa na horyzoncie — wszystko to stwarzało romantyczną oprawę terenu.

*

Pogoda panowała jak na zamówienie. Skończyło lać w przeddzień Zawodów, a zaczęło na nowo w godzinę po ich zakończeniu. Przyjemny wietrzyk wahał się w granicach 3—10 m/sek. 10 m/sek nie mogło być w żadnym wypadku przekroczone, gdyż na tej wartości kończyła się skala imponującego wiatromierza ustawionego na starcie.

*

Zeszłoroczne połączenie modelarstwa lotniczego ze szkutniczym dotarło widać do świadomości niektórych modeli, które z wdziękiem wodowały na falach Wisły. Czatujący w pobliżu kajak natychmiast ruszał na połów niefortunnych „wodnoszybowców".

*

Wśród ekip zwracała uwagę piękna prezencja drużyny Opola (jednolite dresy, jednakowe, starannie wykonane rasowe zboczówki). Pod względem zdyscyplinowania oczywiście prym trzymało wojsko — ekipa WAT. Ogólnie jednak wszystkie drużyny wykazały bardzo dobrą postawę, karność, należyte przygotowanie i sportowe zacięcie.

*

Komisja Zawodów przeszła dobrą zaprawę lekkoatletyczną. Gdy model znikał z pola widzenia kryjąc się za wzgórzami — co zwinniejsi członkowie komisji ruszali galopem wzdłuż szczytu, aby go nie stracić z oczu.

*

Omówieniu modeli biorących udział w Zawodach oraz doświadczeniom technicznym, jakich Zawody dostarczają, należałoby poświęcić obszerniejsze studium. Na podstawie ogólnych wrażeń można sądzić, że specjalne „zboczowe" kształty nie wykazały żadnych widocznych zalet w porównaniu z modelami o proporcjach „termicznych", posiadającymi tylko wyższe obciążenie powierzchni nośnej. Ważnym urządzeniem dla zboczówek okazała się łatwo dostępna komora balastowa w środku ciężkości modelu, pozwalająca na szybkie regulowanie obciążenia bezpośrednio przed startem, w zależności od prędkości chwilowej wiatru.

Zdały egzamin jedynie modele o bardzo wytrzymałej konstrukcji, a to ze względu na częste lądowania z silnym tylnym wiatrem w trudnym terenie. Jeżeli chodzi o wielkość, to najwygodniejszy jest chyba rozmiar modeli klasy A-2, pozwalający na łatwy transport i manewrowanie modelem na starcie oraz stosunkowo szybką naprawę uszkodzeń. W szeregu modeli można było zaobserwować niepotrzebnie skomplikowaną konstrukcję kadłubów, nie dającą żadnych korzyści poza wyglądem zewnętrznym. Nie zawsze też szczęśliwie rozwiązywano węzeł: skrzydło — kadłub, który przy silnym i porywistym wietrze na starcie zboczowym musi zapewniać bardzo sztywne połączenie obu elementów przy równoczesnej elastyczności połączenia w wypadku uderzenia przy lądowaniu.

Wykonanie modeli stało na ogół na średnim poziomie. Jedynie w sporadycznych wypadkach obserwo-



Starty rozpoczęte! Anatol Drozda wypuszcza swój model, którym uzyskał V miejsce indywidualnie, a cenne punkty i zwycięstwo dla ekipy warszawskiej



45 zawodników z 15 województw stanęło na starcie zawodów modeli szybowców zboczowych. Wśród zawodników duży procent stanowili młodociani.



Osobną grupę na zawodach tworzyli zawodnicy z WAT-Warszawa w składzie: ppor. Gałązka (kierownik), kpt. Sosiński, chor. Kotarski i Maciejewski. Zespołowo WAT zajął VIII miejsce.



Ekipa Krakowa, która zajęła zespołowo II miejsce. Od lewej: Władysław Ćwiżewicz, Janusz Kuszilek i Zenon Lebiedzki. Lebiedzki indywidualnie zdobył I miejsce.

waliśmy modele o naprawdę wysokiej klasie wykonania, jak też i takie, które ze względu na rażące niechlujstwo wykończenia nie powinny się znaleźć na zawodach międzywojewódzkich. Sądzę, że do Zawodów Ogólnopolskich powinniśmy stanąć z modelami, których wykonanie będzie lepiej świadczyć o naszej kulturze technicznej.



Inż. Andrzej Trzciński — Wrocław (autor niniejszego artykułu), który zajął indywidualnie III miejsce — odbiera nagrodę z rąk sekretarza ZW LPŻ tow. Ratyńskiego.

*

Warunki lotne, mniej więcej jednolite przez cały czas zawodów, można scharakteryzować jako zboczowo-termiczne. Większość modeli, która osiągnęła lepsze czasy, nabierała niewielkiej wysokości ponad start w krótkotrwałym żaglu zboczowym, aby następnie dostać się pod wpływem prądów termicznych występujących nad terenem płaskim. Wpływ termiki był szczególnie zaznaczony w drugiej kolejce lotów — dnia 23.IV., natomiast trzecia kolejka dnia 24.IV. przebiegała raczej pod znakiem lotów czysto zboczowych.

*

Podziwiać należy wnikliwe podejście psychologiczne organizatorów imprezy, którzy jako nagrody przeznaczyli dla zwycięzców damskie teczki-torebki. Po wręczeniu mej piękniejszej połowie przywiezionego z zawodów trofeum uzyskałem wreszcie prawo spokojnego zaśmiecania mieszkania opiłkami, a nawet zapuszczania silniczka o dowolnej porze dnia i nocy!

*

Jednym słowem — zawody „na medal". „Jaka szkoda, że państwo tego nie widzieli" — wołam stylem sprawozdawcy radiowego pod adresem ZG LPŻ, którego przedstawiciela nie mogliśmy dojrzeć na zawodach, bądź co bądź międzywojewódzkich. Napisałbym też coś pod adresem „Skrzydlatej", która nie przysłała fachowca dla opracowania oceny technicznej Zawodów, ale boję się, że mi nie wydrukujecie tych notatek.



Grupa zawodników z Bydgoszczy w składzie: A. Woźniak, H. Mroczek i St. Siarko, która zajęła zespołowo ostatnie XV miejsce. Sądzić trzeba, że na przyszły rok pójdzie lepiej.

(Dokończenie z nr. 19)

Wyłączniki modeli silnikowych

— Zmiana mechanizmu blokującego. Aby uniemożliwić przedwczesny ruch mechanizmu, który może być spowodowany obróceniem się dźwigni blokującej (w samowyzwalaczach jest ona przyciśnięta śrubką do obudowy) na skutek drgań od silnika, stosujemy dźwignię obciążoną sprężynką. Sprężynka ustawia dźwignię w dwu krańcowych położeniach. Obrót dźwigni winien być większy od 90°, aby łatwo odróżnić położenie zablokowane od położenia pracy.

Zastosowanie mechanizmu zegarka kieszonkowego do budowy wyłącznika. Ponieważ samowyzwalacze fotograficzne są dość drogie i ponadto trudne do zdobycia, podajemy opis wykorzystania mechanizmu zegarka do budowy wyłącznika. Wyłącznik taki był zabudowany w jednym z modeli i w przeciągu około 50 lotów zdał bardzo dobrze egzamin.

Zegarkiem najlepiej nadającym się do przeróbki jest zegarek kieszonkowy marki „Thiel", który jest stosunkowo łatwo dostępny, prosty w konstrukcji, nieczuły za zanieczyszczenia i odporny na wstrząsy. Użyty zegarek może nie mieć najważniejszych części tj. balansu i kotwicy wychwytu.

Po wyjęciu zegarka z koperty wykręcamy balans, kotwicę i zdejmujemy tarczę zegarka. Z kolei wykonujemy krzywkę z blachy mosiężnej grubości 0,5 mm. Średnica krzywki wynosi około 15 mm. Na 2/3 obwodu ma ona kształt kołowy, następnie wzdłuż promienia uskok 4 mm i na reszcie obwodu wznios po prostej lub spirali do obwodu kołowego. Wykonaną krzywkę osadzamy lutując ją na kółku godzinowym, tak, aby zachować między kółkiem a krzywką odstęp 1 mm. Oś kółka godzinowego lutujemy do kółka minutowego na stałe (w zegarku jest ona osadzona tarciowo). Wycinamy teraz z blachy mosiężnej dźwignię o długości około 70 mm. Jeden koniec zakańczamy ślizgiem, drugi otworem na linkę uruchamiającą zawór. Wiercimy także dwa otwory na czop i sprężynkę. Czop wykonujemy ze śrubki o płaskiej główce, nakładając nań tulejkę dopasowaną do otworu w dźwigni. Tulejka musi być wyższa od grubości dźwigni, aby umożliwić jej obrót po dokręceniu śrubki. Śrubkę wkręca się w wywiercony w odpowiedniej odległości od krzywki otwór. Ślizg dźwigni przyciskany jest do krzywki sprężynką. Dźwignię wyginamy na drugą stronę mechanizmu.

Działanie wyłącznika jest następujące: Nakręcając sprężynkę wprawiamy w ruch cały mechanizm, kółko godzinowe wraz z krzywką obraca się. Gdy dźwignia ślizga się po kole — kółko pozostaje nieruchome, gdy dojdzie do uskoku — pod wpływem sprężyny wróci się i uruchomi zawór. Dalszy obrót krzywki cofa dźwignię z powrotem. Czas pracy, który nas istotnie interesuje tj. gdy dźwignia jest nieruchoma, zależy od sztywności sprężyny naciągowej, sztywności sprężyny dociskającej ślizg oraz długości łuku części kołowej krzywki. Gdyby czas ten okazał się zbyt krótki, należy do ostatniego kółka dolutować wiatraczek, który oprócz hamowania zwiększa dokładność wyłącznika. Nie zaleca się stosować słabych sprężyn naciągowych, ponieważ mechanizm staje się czuły na zanieczyszczenia i mniej dokładny. Do zatrzymywania wyłącznika służy dźwignia hamująca ostatnie kółko. Gdy wyłącznik działa bez zacięć, wierzch zakrywamy wyciętą blaszką lub starą tarczą zegarową, a na piaście kółka z krzywką lutujemy wskazówkę. Wyłącznik cechujemy przy pomocy sekundomierza, zaznaczając kreski farbą lub tuszem. Oś główki do nakręcenia można przedłużyć kawałkiem przylutowanej rurki mosiężnej lub wypiłować z drutu dłuższą.

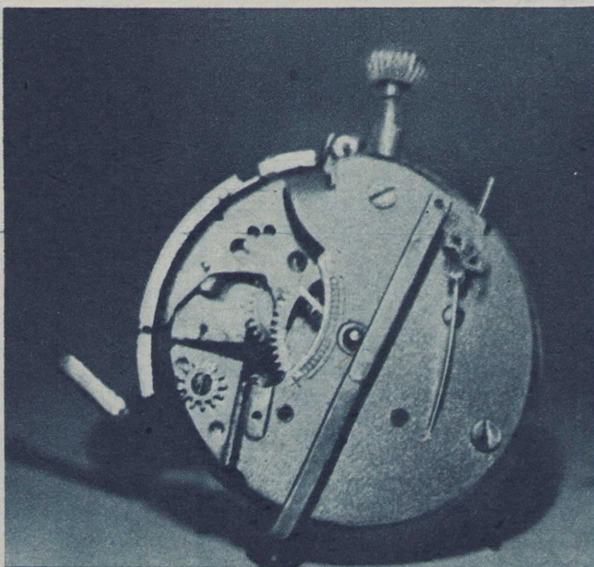
Mechanizm przymocowany jest do obudowy 3-ma szpilkami. Użytkowanie wyłącznika jest proste. Po nakręceniu sprężyny zwalniamy blokowanie i naprowadzamy wskazówkę na kreskę. Następnie nakręcamy sprężynę do oporu. Ciężar wyłącznika z obudową 35 G. Skok dźwigni 5 mm, siła 80 G. Wymiary — średnica mechanizmu 45 mm, z obudową 50 x 50 x 15 mm.

Zabudowa wyłączników zegarowych: Dla zmniejszenia wpływu przyśpieszeń należy wyłączniki umieszczać blisko środka ciężkości. Wylot z silnika winien być umieszczony po przeciwnej stronie kadłuba niż wyłącznik (przy silniku leżącym). Wyłącznik musi być łatwo wyjmowany dla kontroli i ewentualnej naprawy — może być przymocowany śrubkami. Zawór paliwowy można połączyć z wyłącznikiem linką nylonową.

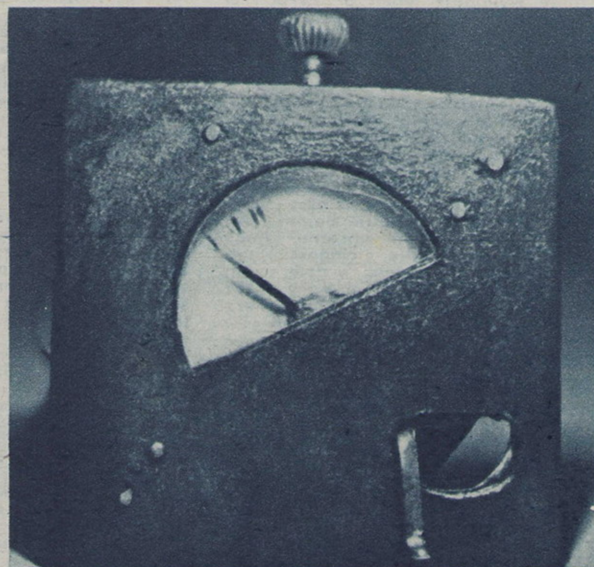
Zasady obsługi:

— Gdy wyłącznik nie jest używany, wszystkie sprężyny winny być zluźnione.
— Dla ochrony przed kurzem owijać kadłub kawałkiem płótna w miejscu, gdzie jest wyłącznik.
— W razie zabrudzenia mechanizm przemyć w benzynie lub płynie „tri" i wysuszyć.
— Sprawdzenie wyłącznika przeprowadzać przy silniku pracującym.

JULIAN FAŁĘCKI



Widok wyłącznika od tyłu. Widoczne sprężynki dźwigni blokującej i dźwigni uruchamiającej oraz obie dźwignie. Widać też linkę napędową.



Wyłącznik w obudowie ze sklejki.

Moje skoki rekordowe

S. BAGIŃSKI
Spadochroniarz — sportowiec I klasy ZSRR



S. Baginski.

PIERWSZY raz zobaczyłem skoki spadochronowe w 1945 r. na jednym z lotnisk uralskich. Z zielonego lotniska wzleciał samolot „Po-2". Gdy nabrał wysokości, oderwał się od niego mały punkt — skoczek spadochronowy. Przez kilka sekund spadał gwałtownie na dół. Nagle wykwitł nad nim biały obłoczek, który szybko przybrał kształt prawidłowo wypełnionej czaszy spadochronowej. Spadochroniarz rozpoczął powolne opadanie i następnie wylądował.

Od tej chwili zapaliłem się do lotnictwa i spadochroniarstwa. Szkolenie w skokach rozpocząłem dopiero po trzech latach. Wykonałem sporo skoków ćwiczebnych, pokazowych, próbnych i innych. Nauczyłem się sterować spadochronem i prowadzić ciało w czasie spadania, jak również prawidłowo obliczać każdy skok. Oprócz szkolenia w aeroklubie wiele doświadczenia zdobyłem podczas Zawodów Wszechzwiązkowych, a zwłaszcza w 1952 r, na których udało mi się pobić wszechzwiązkowy rekord w skoku na celność lądowania z wysokości 1 000 m wynikiem 8,37 m od środka koła.

Podczas wykonywania skoków zawsze pamiętam o tym, że patrzy na mnie wielu skoczków. Dlatego też w każdy skok wkładam maksimum wysiłku, umiejętności i znajomości techniki wykonania. Usiłuję w ten sposób przekazać młodszym skoczkom całe dotychczasowe doświadczenie. W 1954 r. skoczkom naszego aeroklubu zezwolono na próbę bicia rekordów. Do przygotowań zabraliśmy się z zapałem. Rozpoczął się intensywny trening skoków dziennych pojedyńczych na celność lądowania z wysokości 1 500 m. Razem ze mną trenowali koledzy: J. Pechlin i J. Sikorski. Po długim treningu nadszedł wreszcie dzień, gdy na lotnisko przyjechała komisja sportowa.

Po południu, przy pięknej pogodzie i lekkim wietrze przy ziemi 1—2 m/sek, komisja zaplombowała przyrządy na samolocie „Po-2". Na podstawie komunikatu meteorologicznego obliczam skok, oznaczam na ziemi punkt wyskoczenia i omawiam z pilotem cały lot. Następnie jeszcze raz dokładnie oglądam spadochron, zakładam go i siadam do samolotu, zaczepiając linę do przymusowego otwarcia. Po chwili jesteśmy w powietrzu. Pilotem jest sędzia II klasy M. Wołochowicz.

W powietrzu zaczynam odczuwać dziwne zdenerwowanie. Nie, to nie denerwuje mnie oczekiwany skok. Przecież już tyle razy skakałem. Denerwuje mnie niepewność czy uda mi się pobić rekord. Jednak ambicja zawodnika-sportowca każe mi zebrać całą wolę i wysiłek, aby wynik był jak najlepszy. Na wysokości 1 590 m wchodzimy na kurs. Sprawdzam go i umówionym znakiem proszę pilota o zmniejszenie obrotów tak, aby pozostała prędkość lotu nie była mniejsza jak 100 km/godz. Wreszcie wyskakuję nad wyznaczonym z góry punktem orientacyjnym. Następuje szarpnięcie i otwarcie spadochronu. Szybko oceniam znoszenie i rozpoczynam sterowanie. Koło znajduje się w przodzie. Widzę, że wolno, ale stale znosi mnie w prawo. Biorę dwie lewe szelki uprzęży, tak, by palce znalazły się między linkami w pobliżu uszek D i mocno je pociągam w dół. Czasza przemieszcza się w lewo i równocześnie zaczyna się obracać. Teraz bez przerwy manewruję szelkami, tak, aby znosiło mnie w lewo.

Od wysokości około 600 m upewniam się, że znosi mnie prosto na krąg. Gdy do ziemi pozostaje jeszcze około 400 m, znoszenie prawie zanika i widzę koło przed sobą. Pociągam przednie szelki i zaczynam opadać w kierunku środka kręgu. Równocześnie czasza spadochronu obraca się powoli dokoła swojej osi. Na wysokości 120—100 m środek koła pojawia się z mojej prawej strony. Obserwuję chorągiewkę oznaczającą cel i według niej oceniam kierunek znoszenia przy ziemi. Szybko rozpoczynam hamowanie znoszenia i czasza rozpoczyna powolny ruch pod wiatr. Na wysokości 10 m środek kręgu znajduje się prawie pode mną. Ostatni raz pociągam za przednie szelki, nogi razem i... stoję na ziemi. Sędziowie mierzą odległość: 2,58 m od środka koła! Wynik dobry, ale jeszcze nie koniec próby. Zgodnie z regulaminem FAI, należy wykonać jeszcze jeden skok. Szybko zdejmuję spadochron, nakładam drugi, wsiadam ponownie do samolotu, który podkołował w międzyczasie.

Znowu nabieramy wysokości. Teraz mogę dokładniej obliczyć punkt wyskoku w oparciu o poprzedni. Biorę na kursie poprawkę nieco w lewo i wykonuję drugi skok. Okazało się, że wiatr zmniejszył się i znosi mnie wolniej w stronę kręgu. Muszę bez przerwy pracować linkami. Pomimo tego ląduję w odległości 9,30 m od celu. Średni wynik jest bardzo dobry, gdyż wynosi 5,34 m. Przewyższa poprzedni rekord uzyskany przez skoczka aeroklubu kijowskiego Eugeniusza Buriana. Po zakończeniu skoków okazało się, że wynik uzyskany przeze mnie był najlepszy. Następny z kolegów uzyskał wynik gorszy ode mnie o 2,30 m. Jest to wynik również lepszy od poprzedniego rekordu. Na drugi dzień komisja sędziowska otworzyła przyrządy kontrolne. Zapisały one dokładnie wysokość skoku i prędkość lotu samolotu, odpowiadające przepisom FAI. Odebrałem gratulacje za pobicie rekordu światowego o 44,73 m.

W krótki czas potem otrzymałem zezwolenie na próbę pobicia rekordu w skoku nocnym na celność lądowania z 1 000 m. Zabrałem się do intensywnego treningu. Skoki nocne różnią się od dziennych przede wszystkim trudnościami w dokładnym ich obliczaniu i w ocenie odległości od ziemi. W nocy można orientować się tylko przy pomocy świateł sygnalizacyjnych. Tym razem pogoda niezbyt sprzyjała. Przy ziemi wiał wiatr północno-wschodni z prędkością 4—5 m/sek, a na wysokości 1 000 m dochodził do 8 m/sek. Po znanej już ceremonii plombowania przyrządów kontrolnych, oprócz bagnografu samolotowego, sędziowie przymocowują do uprzęży mego spadochronu drugi barograf, gdyż tym razem skaczę na wolne otwarcie.

Wznosimy się w powietrze. Nabieramy wysokości 1 050 m i wychodzimy na kurs według uzgodnionych świateł orientacyjnych. W odległości około 1 300 m za granicą kręgu wychodzę na skrzydło i oddzielam się do samolotu. Po otwarciu spadochronu, w dali widzę środek koła wyznaczony światłami. Wydawało mi się, że nigdy do niego nie dolecę. Zacząłem usilnie pracować szelkami. Na wysokości 500 m spostrzegłem, że niesie mnie gwałtownie na cel. Okazało się, że wyskoczyłem za wcześnie. Natychmiast rozpocząłem hamowanie. Musiałem cały czas ciągnąć za szelki przeciwne stronie kręgu, aby zmniejszyć znoszenie. Na wysokości 10 m wprawdzie znalazłem się w linii środka koła, ale równocześnie zniosło mnie i w bok. Na poprawienie było już za późno i wylądowałem w odległości 25,15 m od środka. W drugim skoku poprawiłem obliczenie i wylądowałem w odległości 7,25 m od środka. Średnia odległość wyniosła 16,20 m — poprzedni rekord wynosił 30,63 m i należał do skoczka symferopolskiego Jerzego Witalina. Znów otrzymałem gratulacje, ale były one niczym w porównaniu ze świadomością, że udało mi się wnieść małą cząstkę do ogólnego wysiłku i dorobku sportowców radzieckich, pracujących wspólnie dla dobra całej radzieckiej ojczyzny i jej obywateli.

OD SKOKÓW DO LOTÓW

PAWEŁ STORCZENKO
Zasłużony Mistrz Sportu

(Ciąg dalszy).

Jak zwykle po wyskoczeniu, ciało moje wykonuje jeden przewrót, ręce automatycznie wysuwają się do przodu i zaczynam spadać w zwykłym dla mnie położeniu tj. na płask — twarzą do ziemi. Gdzie jednak podziały się ogniska na ziemi? Widzę oślepiające światło reflektora, który w tej chwili zapalono na lotnisku. Teraz zrozumiałem — lotnisko znajduje się z boku. Zwracam się więc w stronę lotniska i dalej spadam. Jednocześnie jest mi coraz zimniej. Przenikliwie zimny strumień powietrza znajduje najmniejsze szczeliny w moim ubraniu. Pode mną gęsta, głęboka ciemność i tylko widniejące z daleka w dole światło ognisk podnosi się do góry coraz szybciej. Patrzę na sekundomierz oświetlony latarką elektryczną — jeszcze 40 sekund spadania, a więc prawie dwa kilometry. Zaczyna się nareszcie robić cieplej, a spadanie staje się tak przyjemne, że z żalem patrzę na sekundomierz i uciekające sekundy. Jeszcze 10 sekund. Zaczynam przygotowywać się do otwarcia spadochronu.

Na rękach wysuniętych do przodu mam ciepłe, grube rękawiczki. Najmniejsza niedokładność w ruchach rąk w chwili otwierania spadochronu i mogę przejść w pozycję na plecy, a wówczas linki mogą zaczepić się o nogi. Co prawda wypadki takie zdarzają się rzadko, ale jednak są możliwe. Zaczepienie szelki lub linek o nogę może pociągnąć za sobą lądowanie na głowie. Dlatego też w ostatnich sekundach przed otwarciem spadochronu moje ruchy są specjalnie dokładne i wymierzone. Łagodnie i płynnie przyciągam obie ręce do piersi. W grubych rękawicach i do tego w nocy — nie tak łatwo namacać uchwyt linki wyzwalającej. Nim znajdzie się go, musi upłynąć parę sekund. W tym czasie ciało moje z położenia poziomego przechodzi w pionowe. Dlatego też po ujęciu uchwytu usiłuję ponownie przejść w pozycję zbliżoną do poziomej i otwieram spadochron. Szarpnięcie — i zawisam spokojnie w uprzęży otwartego spadochronu, niczym na huśtawce.

Z wysokości około tysiąca metrów widzę doskonale ogniska na lotnisku, ale pode mną jest ciemno. Słyszę coraz słabszy syk uchodzącego z butli tlenu. Teraz już nie jest mi potrzebny ani tlen ani maska tlenowa, którą zdejmuję razem z okularami. Trzeba pomyśleć o zbliżającym się lądowaniu. Mam przy sobie dwie latarki elektryczne: jedną przymocowaną do lewej nogi, drugą do spadochronu zapasowego, ale wydaje mi się, że obie zgasły. Podnoszę nogę i sprawdzam — latarka pali się.

Wpatruję się w ziemię i zaczynam rozróżniać zarysy białych domków. Oznacza to, że jestem nad jakąś wsią. Obracam czaszę, chwytam przednie szelki i ciągnę, starając się w ten sposób ominąć bokiem zabudowania. Nie mam zamiaru lądować np. na jakimś wiśniowym sadzie lub kominie. Na Ukrainie starsi ludzie mają zwyczaj spać w sadzie podczas letnich i gorących nocy i mógłbym na śmierć przestraszyć jakiegoś dziadka.

Trudno wprost uwierzyć, że przed kilkoma minutami mroźny wiatr ziębił mnie, pomimo futrzanego ubrania. Im bliżej do ziemi, tym wyraźnej odróżnić można zabudowania wsi, a z przodu w pewnym oddaleniu dość równe pole. Wysokość dostateczna, tak, że wystarczy na dociągnięcie do tego pola. Mogę więc puścić szelki i odpocząć, gdyż prawie nie czuję rąk od wysiłku trzymania i ściągania.

(cdn.)

Grupa spadochroniarek radzieckich, uczestniczek nocnych skoków rekordowych. Od lewej: N. Szwejnowa, A. Sułtanowa, H. Piasecka, A. Miszustina.



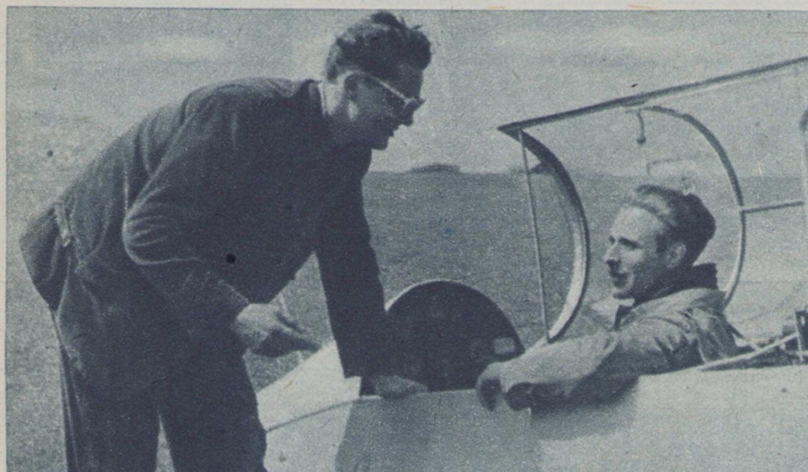
CZECHOSŁOWACKI „PIONYR" LĄDUJE W POLSCE

(OD WŁASNEGO KORESPONDENTA)

W dniu 26 kwietnia o godz. 19 Aeroklub LPŻ w Bielsku otrzymał wiadomość, że w okolicy miejscowości Czechowice wylądował szybowiec czechosłowacki. Natychmiast zorganizowano techniczną obsługę dla demontażu szybowca i wysłano wóz transportowy na miejsce lądowania. Około godz. 3 w nocy dwumiejscowy „Pionyr" znalazł się w hangarze Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Od samego rana dnia następnego „Pionyr" jest głównym ośrodkiem zainteresowania na lotnisku. Z dużym zaciekawieniem oglądamy jego oryginalną, metalową konstrukcję kadłuba. Z czeskim kolegą — pilotem wdajemy się w rozmowę, żeby dowiedzieć się szczegółów jego przelotu, a także uzyskać aktualne wiadomości o czechosłowackim sporcie szybowcowym. Antoni Tomecek — bo tak właśnie nazywa się pilot z aeroklubu w Holeszowie k. Gottwaldowa — chętnie odpowiada na nasze pytania.

Pilot Antoni Tomecek udziela wyjaśnień Jerzemu Wojnarowi.
Foto: St. Skrzydlewski — SZD



Wystartował za samolotem o godz. 12 bez pasażera, z zadaniem wykonania przelotu docelowego do Morawskiej Ostrawy. Wyczepił się na wysokości 400 m. Napotykane wznoszenia dochodziły chwilami nawet do 5 m/sek. Przy końcu trasy pilot wszedł w chmury osiągając wysokość 2 000 m (podstawa chmur 1 600 m). Gdy po dłuższym czasie wyszedł z chmur, nie mógł zorientować się w terenie i nieświadomie przekroczył granicę. Dużą przeszkodą w wykonywaniu przelotu były lokalne śnieżyce napotykane po drodze. Po przeleceniu 110 km pilot wylądował o godz. 15.15 i zawiadomił posterunek MO, który przekazał wiadomość dalej.

Zapytany przez nas o przyjęcie ze strony ludności Tomecek uśmiecha się i pokazuje w odpowiedzi wielką kromkę chleba ze słoniną.

— Takich dostałem więcej, ale nie potrafiłem wszystkich zjeść — wyjaśnia i dodaje, że nie mógł w pełni skorzystać z gościnności, gdyż... jest abstynentem.

Pytamy jeszcze o czechosłowackie zawody krajowe. Niestety, miejsce ich przeprowadzenia nie jest jeszcze znane, ale eliminacje w klubach trwają. Obejmują one loty odległościowe i prędkościowe po trasach prostych, powrotnych i trójkątnych.

— W czasie treningu korzystamy nawet z krótkich chwil dobrej pogody, która na ogół jest nieszczególna — mówi czeski kolega. — Razem ze mną wystartowały wczoraj z Holeszowa jeszcze dwa szybowce: „Sohaj" i „GB II", z zamiarem wykonania przelotu docelowo-powrotnego na trasie Holeszów — M. Ostrawa — Holeszów (2 × 78 km). Ciekawy jestem czy im się udało.

W zakończeniu rozmowy czeski kolega prosi, żeby na łamach prasy podziękować za pomoc, którą napotykał u nas na każdym kroku. Żegnamy się pełnym nadziei: „Do zobaczenia w Czechosłowacji".

Rozmowę przeprowadził
STANISŁAW SKRZYDLEWSKI

W sprawie rekordów długotrwałości

Mgr inż. STANISŁAW WIELGUS, pil. szyb.
Szybowcowy Zakład Doświadczalny

NAWIĄZUJĄC do artykułu kol. Rejniaka, opisującego tragiczny lot naszego francuskiego kolegi B. Dauvin'a, chciałbym wypowiedzieć się na temat lotów długotrwałych

Przy bliższym wglądnięciu w kwestię, zaczynamy odkrywać wiele argumentów przemawiających przeciw i za tego rodzaju lotami.

Jeśli chodzi o stronę sportową długotrwałości, to zaliczyłem ją już dzisiaj do kategorii wyczynów w rodzaju przepłynięcia kanału La Manche. Wyczyn jest — ale czy jest sens? Jeszcze w przypadku lotów na szybowcu dwumiejscowym z pełną załogą, gdzie praktycznie odpada czynnik niebezpieczeństwa spowodowanego bezsennością, można by podjąć dyskusję obronną*). Niemniej jednak uważam, że sport szybowcowy stoi w chwili obecnej na etapie wymagającym zarzucenia konkurencji ilościowych na korzyść jakościowych, jakimi są wszelkiego rodzaju loty odległościowe, prędkościowe, a nawet wysokościowe.

Popatrzmy jednak na loty długotrwałe z punktu widzenia wyszkolenia wysokowartościowych rezerw obrońców naszej Ojczyzny. Spełnienie tych postulatów wymaga dania możliwości wszechstronnego treningu pilotom, między innymi również i w lotach nocnych.

Właśnie loty długotrwałe były i będą bodźcem do doskonalenia się w lotach nocnych.

Są na to dowody, że od momentu zmniejszenia się zainteresowania lotami długotrwałymi (zamknięcie Żaru), treningi lotów nocnych ograniczały się do sporadycznych nocnych „skoczków" za samolotem czy z wyciągarki.

I tak szybownictwo polskie, zaliczając się do czołówki szybownictwa światowego, dysponuje niewielką ilością pilotów szybowcowych, posiadających poważniejsze naloty godzin nocnych.

Uruchomienie naszej górskiej szkoły szybowcowej Żar zapewne przyczyni się z powrotem do wznowienia intensywnego treningu w lotach nocnych, co łączy się jednak z nastawieniem szkoły — podobnie jak przed kilku laty — na loty długotrwałe. W przypadku skreślenia z tabeli rekordów lotów długotrwałych, co wcześniej czy później nastąpi, Dział Wyszkolenia powinien zmodyfikować warunki konieczne dla uzyskania I klasy wyszkolenia szybowcowego przez zmianę punktu dotyczącego lotów nocnych.

Proponuję wprowadzenie jako obowiązującego wykonanie 3-godzinnego nocnego lotu żaglowego.

Jest to warunek dosyć trudny do spełnienia, uważam jednak, że pilot pierwszej klasy winien posiadać wszechstronne doświadczenie, którego właśnie między innymi dostarczy mu proponowany lot warunkowy wraz z poprzedzającym go treningiem. Ponieważ ilość kandydatów na pilotów pierwszej klasy nigdy nie będzie zbyt liczna, warunek ten nie powinien być wąskim gardłem wyszkolenia.

Podsumowując powyższe uwagi, wypowiadam się przeciwko lotom długotrwałym, kwestionując ich obecną wartość jako wyczynu sportowego. Uważam jednak, że ze względów wyszkoleniowych na miejsce lotów długotrwałych winno wprowadzić się czynnik zwiększający zainteresowanie pilotów treningiem nocnego pilotażu.

*) Dwu młodych Amerykanów dla celów reklamowych utrzymywało się w powietrzu przez kilkadziesiąt dni na samolocie klasy Piper'a. Tankowanie i dostarczanie żywności odbywało się w locie na małej wysokości, wprost z auta pędzącego z prędkością około 100 km/h.

Całoroczne Zawody Szybowcowe

KOMUNIKAT NR 6

JAK już wcześniej donosiliśmy, Prezydium Rady Szybowcowej Aeroklubu PRL wespół z Komisją Regulaminową II SMP przedłużyło o dwa tygodnie pierwszy okres rozgrywania Całorocznych Zawodów Szybowcowych, którego wyniki stanowić będą podstawę zakwalifikowania uczestników II Szybowcowych Mistrzostw Polski spoza kadry narodowej. **Tak więc ostatecznym terminem zakończenia eliminacji do II SMP jest nie 31 maja, lecz 15 czerwca br.**

W związku z tą decyzją pragniemy podać zainteresowanym pewne szczegóły dotyczących jej postanowień.

Otóż jak wynika z regulaminu Całorocznych Zawodów Szybowcowych, dokumentacja dokonanych wyczynów musi być przesłana koresponcyjnie na adres redakcji „Skrzydlatej Polski". Tym samym dokumentacja wyczynów, które osiągnięte zostaną w dniach 12, 13, 14 względnie nawet 15 czerwca dotrze do nas z parodniowym opóźnieniem. Ponieważ nie można opóźniać jeszcze bardziej rozstrzygnięcia eliminacji i ogłoszenia jej wyników, bo aerokluby muszą przynajmniej na dwa tygodnie przed rozpoczęciem Szybowcowych Mistrzostw Polski wiedzieć, którzy spośród ich pilotów zostali do mistrzostw dopuszczeni, więc ustalono co następuje:

1. Wyczyny Całorocznych Zawodów osiągnięte w dniach od 8 do 15 czerwca należy awizować telefonicznie służbie operacyjnej ZG LPŻ.
2. Na podstawie telefonicznych meldunków wyczyny te zostaną uwzględnione w rozstrzygnięciu eliminacji, pod warunkiem, że ich pełna i prawidłowa dokumentacja zostanie przesłana na adres Redakcji „Skrzydlatej Polski" nie później jak do dnia 20 czerwca.
3. Wyniki eliminacji do II SMP zostaną przekazane aeroklubom w dniach 16 i 17 czerwca również telefonicznie, za pośrednictwem służby operacyjnej ZG LPŻ, a oprócz tego opublikowane zostaną w kolejnym numerze „Skrzydlatej Polski".
4. Jeżeli dokumentacja któregoś z wyczynów zgłoszonych telefonicznie nie wpłynie w przewidzianym terminie, to jest do dnia 20 czerwca lub też ze sprawdzenej dokumentacji okaże się, że wyczyn zgłoszony telefonicznie nie spełnia warunków regulaminowych Całorocznych Zawodów, jego zdobywca zostanie skreślony z listy zakwalifikowanych uczestników Szybowcowych Mistrzostw Polski.

A zatem wszyscy piloci biorący udział w eliminacjach do II SMP powinni we własnym interesie dopilnować, aby dokumenty ich wyczynów były kompletne i aby zostały przesłane pod naszym adresem niezwłocznie po uzyskaniu wyniku. Dotyczy to zwłaszcza tych pilotów, którzy swe wyczyny osiągną na krótko przed upływem ostatecznego terminu eliminacji, czyli na krótko przed 15 czerwca.

Jest oczywiste, że wyniki, które do dnia 15 czerwca włącznie nie zostaną zgłoszone korespondencyjnie (wraz z dokumentacją), lub co najmniej zaawizowane telefonicznie, nie będą mogły być wzięte pod uwagę przy rozstrzygnięciu eliminacji II SMP.



Piloci fordońscy w Szubinie

Piloci ze Szkoły Szybowcowej w Fordonie urządzili pod koniec kwietnia br. spotkanie z młodzieżą szkoły podstawowej i Państwowego Zakładu Wychowawczego w Szubinie oraz Liceum Ogólnokształcącego i szkoły podstawowej w Kcyni.

Uczniowie, biorący udział w tym lotniczym spotkaniu, wykazali bardzo duże zainteresowanie szybownictwem i sportem spadochronowym. Posypało się także wiele pytań pod adresem pilotów — chłopcy szczególnie interesowali się wrażeniami z pierwszych lotów i skoków spadochronowych. Aby jaśniej i przystępniej objaśnić im tajemnice spadochronu, instruktor społeczny Zdzisław Pruchniak obiecał Szubin odwiedzić jeszcze w maju i przywieźć ze sobą oryginalny spadochron. A potem wycieczka młodzieży szkolnej z Szubina spróbuje swoich umiejętności w skokach z bydgoskiej wieży spadochronowej.

Bernard Chrustowski
Szubin

Otwarcie sezonu we Wrocławiu

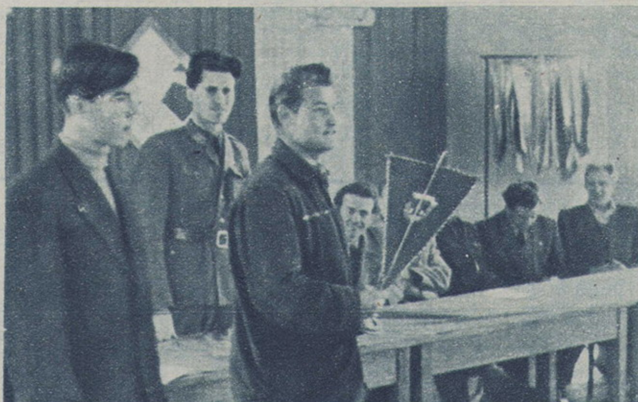
Dzień 24 kwietnia to data, z którą wrocławscy piloci i skoczkowie spadochronowi przystąpili do lotów oraz skoków po zimowej przerwie.

W godzinach rannych zebranie Aeroklubu zagaił tow. Antoni Chojcan, nakreślając zadania stojące przed całym Aeroklubem i poszczególnymi sekcjami. Następnie zabrał głos tow. Licewicz, podsumowując wyniki okresowych egzaminów teoretycznych i ocenił stopień przygotowania personelu latającego do wykonywania zadań praktycznych. Dalszy ciąg zebrania — to wręczenie przodującej grupie pilotów kierowanej przez Mistrza Sportu instruktora Kapałę — proporca przechodniego, ufundowanego przez organizację zetempowską przy Pa-Fa-Wag, sprawującą szefostwo nad Aeroklubem Wrocławskim.

Po zebraniu piloci wraz z zaproszonymi gośćmi udali się na lotnisko, gdzie nastąpiło przekazanie sprzętu grupom. Wspaniale prezentowały się ustawione równiutko na betonie „CSS-y", „Junaki", „Jaskółki" i „Muchy". Jeszcze kilka słów wygłoszonych przez prezesa rady Aeroklubu tow. Minkinie oraz przedstawiciela ZW LPŻ i uroczystość została zakończona życzeniami osiągnięcia jak najlepszych wyników pracy w bieżącym sezonie.

Na zdjęciu przedstawiciele grupy instr. Kapały z proporcem przechodnim pafawagowskiego ZMP, uzyskanym za odniesione zwycięstwo w miesiącu marcu we współzawodnictwie wewnątrzklubowym.

J. B. — Wrocław



Nie tylko studentka

ZACZĘŁO się wszystko od prostego wiersza lotniczego z książki szkolnej. Treścią jego było piękno lotu człowieka na samolocie.

— Jaki był tytuł wiersza?

— To tak naprawdę dawno... Nie pamiętam już tytułu, autora, ale za to treść utkwiła mi głęboko w pamięci. Wystarczy krótko powiedzieć: lotnictwo — odrzekła Ola.

Bo właściwie lotnictwo u Oleńki Marek rozpoczęło się od wiersza. Musiał on być naprawdę ładny i dobrze trafiający do młodej wyobraźni, jeżeli mała dziewczynka zaczęła od tego czasu marzyć o lataniu.

— A książki lotnicze?

— Ach, tyle ich przeczytałam. Naturalnie wśród nich — wszystkie Janusza Meissnera. Zresztą Meissner jest świetnym pisarzem. Najwięcej przeżyłam „Szkołę Orląt" i „Skrzydła nad Arktykiem". Myślę że te tytuły mówią same za siebie.

— Czy tylko?

— Poza tym systematycznie czytałam SiM, który był moim nieodłącznym przyjacielem. Owszem — „Skrzydlatą" też. Ale SiM wówczas pozostał dla mnie, jakby to powiedzieć... po prostu kimś bardzo bliskim.

Tak się już złożyło, że do matury jest Ola czynną aktywistką koła LL przy Liceum Ogólnokształcącym w Jaśle. Dopiero w 1952 r, kiedy rozpoczyna studia na Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie, wiąże się na dobre z lotnictwem. Za radą Danki Żminkowskiej zgłasza się do Aeroklubu. Jest współorganizatorką kursu spadochronowego na AWF, na który między innymi zgłosiło się aż dziesięć dziewcząt. I nawet nie uwierzycie! Chłopcy odpadli i dziewczęta odpadły. Jedynie Oleńka przezwyciężyła wszystkie trudności i ukończyła kurs.



Aleksandra Marek

— A co było dalej?

— Po kilkunastu ćwiczeniach na wieży wykonałam już do tej pory 11 skoków z samolotu. To był początek. Ubiegłego roku wyjechałam do Szybowcowej Szkoły Ślizgowej w Lęborku.

Oleńka, zawsze uśmiechnięta i opalona, przepada w ogóle za sportem, bo jakby nie było jest studentką „akademii zdrowia i sportu". Obecnie przygotowuje się do egzaminów, a trzeba wam wiedzieć, że jest już na III roku. Studia to nie żarty, ale lotnictwo też ciągnie. Najważniejsze jednak, że jest pracowita nie tylko na uczelni ale i w aeroklubie. Będąc w grupie instr. Peli Majewskiej przychodzi regularnie na treningi. Plany na bieżący rok ma też ambitne:

— Postanowiłam uzyskać Srebrną Odznakę Szybowcową — mówi z przekonaniem.

Zastanowiłem się, bo to zamierzenie — rzeczywiście ambitne.

— Zdobędzie na pewno, ja ręczę — dopowiada mi, zawsze troskliwy o pilotów, instr. Jurek Pomianowski.

Czy można nie wierzyć szybownikom?

Mal

Otoczyć opieką kadrę etatową

Sezon szkolenia lotniczego mamy już rozpoczęty. Na czasie więc będzie zastanowić się nad sprawą bardzo ważną, a mianowicie: stworzeniem odpowiednich warunków bytowych etatowej kadrze lotniczo-technicznej. Brak fachowców i ciągły jeszcze ich odpływ z lotnictwa powoduje bardzo często niewłaściwe zabezpieczenie im strony bytowej. Wpływa to także źle na wykonywaną przez nich pracę, bo instruktor czy mechanik zamiast całkowicie poświęcić się pracy zawodowej na starcie, często rozprasza sobie myśli nieuregulowaną sprawą mieszkania czy opieki lekarskiej dla swojej rodziny.

Pomocne w takich przypadkach okazać się mogą Miejskie lub Powiatowe Komitety PZPR, które np. w Lesznie jeszcze nigdy niczego nam nie odmówiły. Przeciwnie, wielu pracowników lotnictwa otrzymało mieszkania, przekazano nam także pieniądze na dożywianie kadry, na nagrody oraz upominki dla pracowników. W roku bieżącym, w czasie uroczystości otwarcia sezonu letniego, kadra etatowa Szkoły Szybowcowej w Lesznie otrzymała dyplomy ZG ZMP oraz wartościowe upominki na sumę zł. 8 000 (fundusz ten pochodził od miejscowego społeczeństwa, które wyjątkową sympatią otacza miejscowych lotników).

Szkoła Szybowcowa w Lesznie umiała nawiązać dobre stosunki z miejscową ludnością i wydaje mi się, że i w innych miastach także jest to możliwe, a nawet konieczne. Szczególną opieką powinniśmy otoczyć personel latający — instruktorów, gdyż oni właśnie ponoszą największą odpowiedzialność za wyszkolenie i wychowanie młodych kadr lotnictwa.

Z. R. — Leszno



Z uroczystości otwarcia sezonu letniego w Szkole Szybowcowej w Lesznie.

Nagroda tygodnia

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Z. R. z Leszna (nazwisko i adres — znane redakcji) za korespondencję pt. „Otoczyć opieką kadrę etatową".

MŁODZIEŻ Z CZESKIEJ WSI BUDUJE MODELE

Modelarnię zorganizowaliśmy dwa lata temu. Niektóre narzędzia członkowie modelarni poprzynosili z domu, inne zakupiliśmy i w ten sposób nasza pracownia jest coraz lepiej wyposażona. Codziennie przychodzimy tu po lekcjach; zaczęło się od pogadanek na temat lotnictwa, później budowaliśmy modele z kartonu, szkolne gumówki — początkowo nie udawały się one, kilku kolegów to nawet zraziło, ale w końcu osiągnęliśmy zupełnie niezłe wyniki. Nasze modele o napędzie gumowym przeleciały około 170 m.

Wreszcie pracownia wzbogacona została o tokarkę i od tej pory przystąpiliśmy do budowy modeli o napędzie silnikowym; pierwszy źle skonstruowaliśmy, ale teraz, bogatsi o doświadczenie na pewno wykonamy go prawidłowo. Zwłaszcza, że pomaga i opiekuje się nami nasz nauczyciel — instruktor, któremu zawdzięczamy w ogóle istnienie tej modelarni.

Józef Dąbek — Czeska Wieś

Gdzie utknęły zaczepy?

GRUPA wyczynowa sekcji szybowcowej Aeroklubu Wrocławskiego w pełni przygotowana jest do rozpoczęcia lotów. Teoretyczne egzaminy okresowe zdali już wszyscy. A piloci Czmielówna, Szwejbakowski i Witek uzyskali uprawnienia instruktorskie. Sekcja szybowcowa wzięła także pierwsze miejsce we współzawodnictwie przyjęć na szkolenie lotnicze; głównie do tego przyczynili się kol. kol. Girulski, Szwejbakowski i Kochanowski.

W nadchodzącym sezonie letnim grupa wyczynowa wrocławskich szybowników, stawia sobie ambitne zadanie — przekroczenia rocznego planu szkoleniowego i wyczynowego. Tkwi w tych zamierzeniach jedna tylko trudność, a mianowicie: zaczepy szybowców wysłane jeszcze w styczniu br. do Poznania do kontroli, do dzisiaj tam utknęły. A szkoda, bo szybownicy mogą zawalić plan, jeśli w najbliższym czasie zaczepy te nie wrócą do aeroklubu macierzystego.

Witold Gajdziński — Wrocław

W ODPOWIEDZI NA KRYTYKĘ

W związku z notatką jaka ukazała się w tyg. „Skrzydlata Polska" z dnia 30. I. 55 r. pt. „Bezpańska modelarnia" Zarząd Wojewódzki LPŻ w Olsztynie wyjaśnia, że w obecnej chwili nie jest w stanie przyjść z pomocą modelarni w Piotrkowie, ponieważ materiały przydzielone nam przez ZG LPŻ wystarczają jedynie na zaopatrzenie modelarni LPŻ. Nie oznacza to jednak, że modelarnia ta nie ma żadnych perspektyw rozwoju. Chodzi tylko o to, aby kierownictwo szkoły właściwie zajęło się tą sprawą. Fundusze na materiały i narzędzia — jak oświadczył kierownik Wydziału Oświaty Prezydium PRN w Iławie — są.

Zarząd Powiatowy LPŻ w Iławie nie jest w stanie zaopatrywać modelarni w Piotrkowie w materiały ze względu na to, że ich nie posiada. Jednak powinien był wskazać w miarę możliwości gdzie takie materiały można nabyć.

Sekcja Modelarska ZW LPŻ w Olsztynie będzie niosła wtedy pomoc również modelarniom szkolnym, jeżeli otrzyma na ten cel odpowiednią ilość materiałów z Zarządu Głównego LPŻ.

Wiceprezes ZW LPŻ
B. Domiński

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Kol. kol. Florian Jangasse, Jurand Mysłek, Piotr Zborowski, Karol Chmiel, Feliks Kaunot, Jan Myszkowski, Bogumił Sarnecki, Tadeusz Masłoń, Eugeniusz Kornik (wszyscy z Krakowa), którzy zwrócili się do Redakcji „Skrzydlatej Polski" oraz **kol. kol. A. D., Gustaw Wółek, Zbylut Lewiński, Eugeniusz Marzec i Zbyszek Kotarba** (również z Krakowa), którzy zwrócili się w tej samej sprawie do Redakcji „Techniki Lotniczej".

Prośba Wasza o opublikowanie przeglądu typów samolotów komunikacyjnych, na których latały od pierwszych lat swego istnienia Polskie Linie Lotnicze „Lot", zostanie spełniona. Artykuł taki opracowuje już autor cyklu „Konstrukcje Lotnicze Polski Ludowej" — mgr inż. Jerzy Świdziński.

Tym spośród wymienionych Kolegów, którzy prosili o opublikowanie planów samolotów poniemieckich, odpowiadamy, że nie będzie to możliwe. Natomiast plany samolotów współczesnych, jak np. „Jak-18" lub „Zlin-26", będą wydrukowane w kolumnie „Samoloty zagraniczne". O zamieszczaniu planów w małej skali na stronach rozkładowych nie ma mowy. Trzeba się, Koledzy, nauczyć powiększać małe sylwetki do dowolnej wielkości. Samolot „RWD-19" opisany będzie w dziale „Polskie Konstrukcje Lotnicze".

Wymienionym wyżej pięciu Kolegom z Krakowa, którzy w sprawie samolotów używanych przez PLL „Lot" zwrócili się do „Techniki Lotniczej", winni jesteśmy wyjaśnienie, skąd listy ich znalazły się w „Skrzydlatej Polsce". Nastąpiło to w ramach współpracy Redakcji obu pism. „Technika Lotnicza" jako organ inżynierski nie publikuje materiałów na poziomie popularnym, do jakich zaliczyć trzeba opisy samolotów „Lotu".

A teraz o ciekawostce, jaką znaleźliśmy w jednym z listów, przekazanych nam przez „Technikę Lotniczą". Oto w liście podpisanym literami A. D. autor pisze dosłownie:

„...znam tylko jedno w Polsce czasopismo lotnicze „Technikę Lotniczą", przeto zwracam się z prośbą do Redakcji..."

W ten sposób dowiedzieliśmy się, że „Skrzydlata" nie jest pismem lotniczym! A może jest odwrotnie? Może to właśnie kol. A. D. nie jest prawdziwym entuzjastą lotnictwa? Osądźcie sami Czytelnicy. Czy przez 10 lat istnienia naszego pisma można było nie zauważyć **ani razu** jego okładki w kiosku? Naszym zdaniem kol. A. D., nie mający zresztą na tyle odwagi by list swój podpisać imieniem i nazwiskiem — nie wystawił sobie zbyt dobrego świadectwa.

inż. R. W.

Poczta LOTNICZA

Kol. kol. **Janusz Cholewiński** z Lublina (1234), **Józef Gajda** ze Stoku (1254), **Julian Karpal** z Włocławka (1224), **Czesław Garlewski** z Jeleniej Góry (1237), **Waldemar Łomnitz** z Gniewa (1181). Adresy średnich szkół technicznych, kształcących techników są następujące: Technikum Budowy Silników w Warszawie (ul. Hoża 88) i we Wrocławiu (ul. Kielcowska 43/53) oraz Technikum Mechaniczne w Rzeszowie (ul. Obrońców Stalingradu 120) i w Mielcu (ul. Daszyńskiego 117). Do szkół tych przyjmowani są chłopcy i dziewczęta po ukończeniu siedmiu klas szkoły podstawowej.

Kol. **Feliks Jasiński** z Kamienia Pomorskiego (1233). Naukę w Korpusie Kadetów rozpoczyna się od klasy ósmej i dlatego właśnie od kandydatów wymagane jest ukończenie siedmiu klas szkoły podstawowej. Jakkolwiek wiek Wasz odpowiada wymaganiom (nie przekroczyliście jeszcze 15 roku życia), uważamy, że przenoszenie się obecnie z klasy dziewiątej Liceum Pedagogicznego do klasy ósmej Korpusu Kadetów minęłoby się z celem. Zachęcamy raczej do kontynuowania nauki w Liceum Pedagogicznym.

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

Redaguje: mgr H. DĄBROWSKI

PRZESTAWIANKA



Kwadraciki w liczbie siedmiu uszeregować odpowiednio w jednym rzędzie i z liter w dwu wierszach poziomych odczytać rozwiązanie.

Mieczysław Maszke
Gdańsk

ROZWIĄZANIE WYSUWANKI Z NUMERU 13

Nagrody w postaci książek otrzymują: 1) ADELA BONCZYK — Łódź, 2) ALOJZY GRANICZNY — Sucha Góra, 3) FRANCISZEK KRUPPA — Budachów.

Zetempowcy! Bierzcie masowy udział w szkoleniu lotniczym LPŻ!



Wanda Kłosowska z Bartoszyc. Autorami książki pt. „Czkałow bohater przestworzy" — są **N. N. Denisow i M. D. Karpowicz,** z rosyjskiego tłumaczyła Jadwiga Laskowska. Wydawnictwo MON. Str. 121. Cena zł 1,20. Książka jest popularnie ujętą biografią Czkałowa — od najwcześniejszych lat aż do chwili kiedy stał się on sławnym lotnikiem.

Marzena Maciejska z Warszawy. Szkoły lotniczej, do której mogłabyś wstąpić po 7 klasach szkoły podstawowej — nie ma. Musisz uczyć się dalej w szkole ogólnokształcącej, a po uzyskaniu świadectwa dojrzałości wstąpić ewentualnie na Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej.

Możliwe jest także szkolenie w LPŻ, a mianowicie: nie przerywając nauki w szkole możesz przejść szkolenie spadochronowe i szybowcowe, które organizują Zarządy Wojewódzkie LPŻ (w Warszawie przy ul. Jasnej 17).

Halinka Mirska z Łodzi. Spełniamy Twoją prośbę i przesyłamy pozdrowienia dla lotnika-sierżanta z Jednostki Wojskowej. Tańczyłaś z nim na zabawie wielkanocnej tylko walca i rozmawiałaś przez krótką chwilę, nie wiemy więc czy lotnik Ciebie pamięta. Może tego dnia tańczył on z wieloma uroczymi dziewczętami? — nie trzeba tak łatwo angażować się uczuciowo, Halinko.

Kol. **Maria Grymowicz** z Cieplic (625). Gdybyś nieco uważniej czytała nasze czasopismo, na pewno nie nękałyby Cię żadne wątpliwości. Przyjęciami na szkolenie lotnicze na Twoim terenie zajmuje się Zarząd Powiatowy LPŻ w Jeleniej Górze. Tam powinnaś złożyć dokumenty. Nie zapominaj jednak, że o przyjęciu do lotnictwa decyduje nie tylko zamiłowanie, a także zdrowie i sprawność fizyczna kandydata.

Ptaszek: — Miałem, proszę siostry, wypadek przy lądowaniu... Rys. A. Cejarek

— Że też musi pan skakać akurat wtedy, gdy polujemy na rogacze!... Rys. H. Derwich

RECENZJE

Nikodim Giliardi — „BORYS SAFONOW". Wydawnictwo MON. Warszawa 1955 r. Str. 98. Cena zł 2,15. Nakład 15 000 egz.

Radziecka literatura o Wielkiej Wojnie Narodowej cieszy się zasłużoną popularnością w szerokim kręgu odbiorców. Oleg Koszewoj, Sasza Mieresjew, starszy lejtnant Manysz-Uły stali się Waszymi dobrymi znajomymi, czyny ich stanowią treść marzeń i zapałów wielu — zwłaszcza młodszych czytelników. A oto pojawiła się jeszcze jedna postać — dwukrotnego Bohatera Związku Radzieckiego — podpułkownik Borys Safonow, wsławiony w walkach powietrznych na froncie murmańskim. Otrzymaliśmy bowiem poświęconą mu, niewielką książeczkę Nikodema Giliardiego, wydaną przez MON.

Safonowowi nie przypadnie zapewne w udziale ta popularność, jakiej dostąpili w naszym kręgu czytelniczym sławni piloci: Pokryszkin, Kożedub i Mieresjew. Książeczka Giliardiego jest szczupła, wyposażona w niewielkie ambicje literackie, nastawiona głównie na opis szeregu pojedynków powietrznych, które zwycięsko staczał jej bohater, zaścielając szczątkami Messerschmittów tundry Arktyki. Głębsza charakterystyka postaci, ukazanie jej dojrzewania i wyrastania — jest w tych warunkach prawie niemożliwa.

A szkoda. Safonow, jak widać ze szczupłego zarysu, był wybitną, interesującą indywidualnością. Przeszedł w dzieciństwie trudną szkołę życiową, już od najmłodszych lat pomagając matce w utrzymaniu licznego rodzeństwa. Początki wykształcenia zdobył... na pastwisku. Bardzo wcześnie rozpoczął interesować się modelarstwem i szybownictwem — dla zdolnego, upartego, pełnego zapału chłopaka droga do lotnictwa stała otworem. Praca w kółku modelarskim, potem szkoła szybowcowa, szkoła pilotażu — i wreszcie oficerska szkoła lotnicza... Safonow zwrócił już uwagę przełożonych swymi wyjątkowymi zdolnościami i niezwykłą pracowitością. Wkrótce zostaje dowódcą wzorowej eskadry. Gdy, w czasie beztroskiej zabawy, piloci dowiadują się o tym, że wojska hitlerowskie zdradziecko napadły na ich kraj — wraz ze swym dowódcą stanowią już jeden, znakomicie zgrany mechanizm. Długie dnie ćwiczeń, akrobacji, cierpliwych wyjaśnień, nie poszły na marne.

Już po pierwszych kilku dniach pierwszy Heinkel uderza z trzaskiem w zieloną powierzchnię wód polarnych. Rozpoczyna się długie pasmo bohaterskich walk, niezwykłych wyczynów, niewiarygodnych zwycięstw, które safonowcy potrafią odnosić zawsze, niezależnie od ciągłej przewagi silnego wówczas nieprzyjaciela. Dewizą ich dowódcy jest „atakować w każdej sytuacji". Gdy przeciwnik jest silniejszy — niespodziewane krótkie ataki zaskakują go, potęgując w jego wyobraźni liczbę radzieckich samolotów. Błyskawiczne uderzenie, które z tyłu chroni kolega — krótka seria — i maszyna już znika w chmurach, a przerażone bombowce hitlerowskie wyrzucają pospiesznie śmiercionośny ładunek na własne pozycje i bezładnie wracają na zachód. A gdy już na rozległych przestrzeniach polarnego nieba dopadną do siebie dwaj wrogowie, gdy stosunek sił zostanie wyrównany i szala zwycięstwa przechyli się na stronę śmielszego i lepiej znającego swą maszynę pilota — wówczas będzie nim z reguły safonowiec.

Szkoła męstwa jest długa i żmudna — ale wyniki nauczania bywają oszałamiające. Pewnego wrześniowego wieczoru siódemka radzieckich pilotów atakuje brawurowo grupę trzydziestu bombowców niemieckich, chronionych przez liczną eskadrę. Siedmiu przeciw pięćdziesięciu. Ale błyskawiczne manewry mnożą ilość i siłę safonowców — jedna za drugą lecą w dół nieprzyjacielskie maszyny, aż wreszcie ogarnięty przerażeniem faszystowski pilot histerycznie krzyczy przez radio:

— Ratujcie się! Jesteśmy okrążeni! — Kroniki Wielkiej Wojny Narodowej zapisały ten niezwykły fakt „okrążenia" pięćdziesięciu maszyn przez bohaterską siódemkę. Wszedł on, wraz z imieniem Safonowa, do historii radzieckiego lotnictwa.

Szkoda, że o samym pilocie dowiadujemy się z książki tak mało. Obliczana na doraźny cel, musi ona traktować pobudki ludzkiego działania dość schematycznie — wszyscy jej bohaterowie są istotnie bardzo bohaterscy i idealni. Na pewno zasłużyli na takie potraktowanie swą walką w powietrzu — ale na ziemi, po wyjściu z samolotu, w przerwach chciałoby się widzieć ich bardziej ludzkimi, przeżywającymi i zwyciężającymi swoje słabości. Pasmo ciągłych zwycięstw staje się bez tego trochę nużące i aż niewiarygodne.

W każdym razie — miłośnik literatury lotniczej, zapalony czytelnik Meissnera i Arcta przyjmie książkę o Safonowie z zainteresowaniem. Postać znakomitego pilota, choć widziana niemal wyłącznie z perspektywy drążka sterowego, przyciągnie i zatrzyma jego uwagę. Ze wzruszeniem przeczyta o tym, jak Safonow wystrzelawszy wszystką amunicję bez wahania ruszy na pomoc osaczonemu koledze i rzucając swój samolot naprzeciw hitlerowskiej maszyny groźbą taranu zmusi przeciwnika do kapitulacji. Z żalem dowie się z ostatnich kart książki o śmierci bohaterskiego lotnika, ginącego w walce, po odniesieniu dwudziestu pięciu zwycięstw. I być może, z jeszcze większym zapałem studiować będzie podręcznik modelarstwa, ślęczeć nad konstrukcją szybowca — tak jak kiedyś robił to Safonow. Szkoła męstwa zaczyna się przecież od pierwszej klasy...

ANDRZEJ DRAWICZ

Skrzydlata Polska
ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 10 maja 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego Zam. 2512/C B-6-5774

Szybowiec „Polon"

JEDNYM z niewielu szybowców, które osiągnęły pewne wyniki w Pierwszym Konkursie Samolotów Bezsilnikowych, był płatowiec zbudowany przez pilota Błażyńskiego. Konstrukcja tego szybowca, noszącego nazwę „Polon", jest dość śmiała w swoim rozwiązaniu.

Skrzydła drewniane, dwupodłużnicowe, pokryte płótnem, o cienkim profilu, zamocowane były do górnych podłużnic kadłuba. Pomimo delikatnej konstrukcji były one od dołu usztywnione stalowymi drutami do kadłuba.

Kadłub — również drewnianej konstrukcji, usztywniony przestrzennie drutami, był pokryty sklejką w przedniej części, a reszta płótnem.

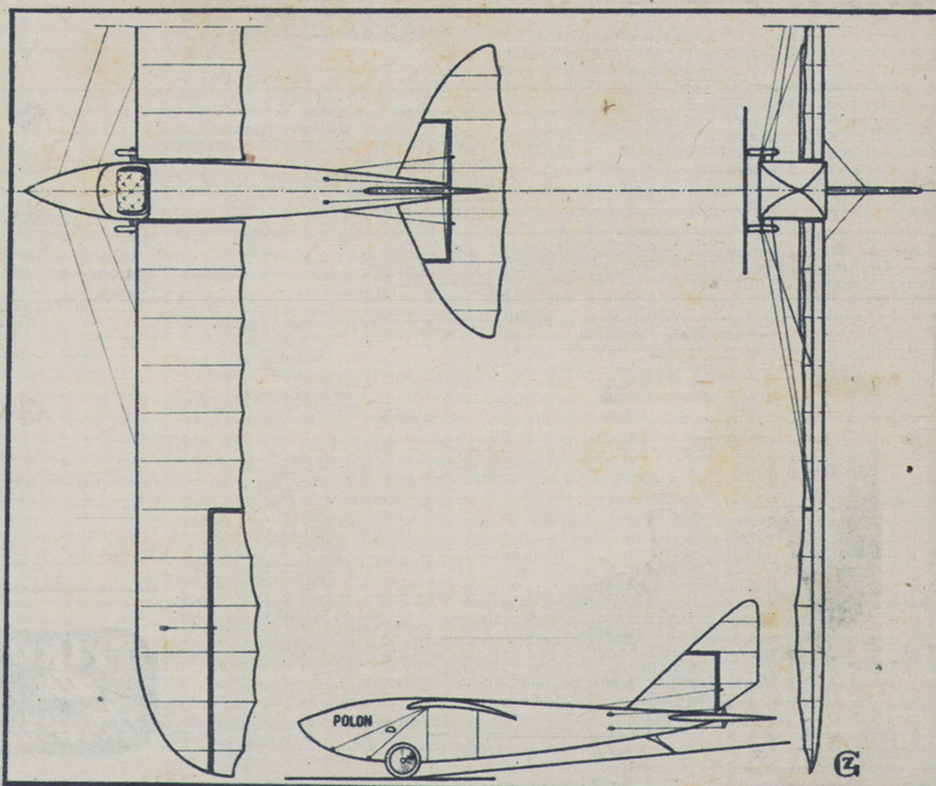
Stery i stateczniki o dużej powierzchni, konstrukcji drewnianej, pokryte płótnem. Statecznik kierunkowy — usztywniony drutami do statecznika poziomego.

Podwozie stanowiły dwa koła osadzone na wspólnej osi, przechodzącej przez kadłub. Amortyzacja osi, wewnątrz kadłuba przy pomocy sznurów gumowych.

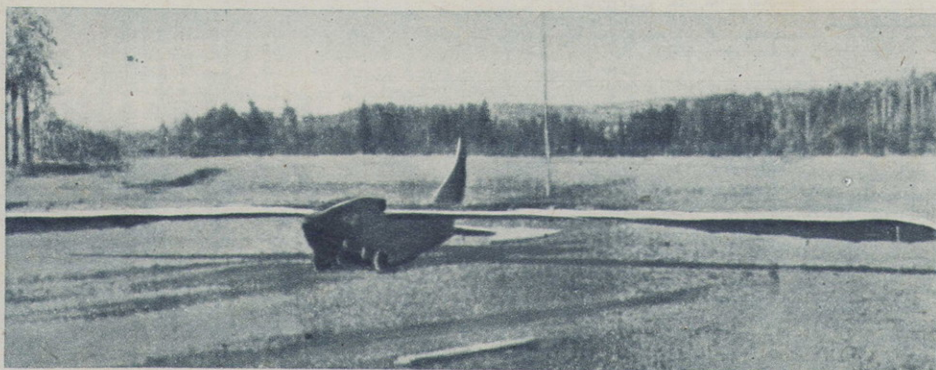
Sterowanie normalne za pośrednictwem drążka i orczyka. Napęd sterów i lotek przy pomocy linek.

Dane szybowca: rozpiętość — 14 m, powierzchnia — 16,8 m², obciążenie w locie — 9,5 kG/m².

Szybowiec „Polon", którego kształt i wygląd ilustrują załączony rysunek i fotografia, był jedną z najlżejszych konstrukcji na Konkursie. Jego ciężar własny wynosił 70 kG.



Rysunek szybowca „Polon" konstr. Błażyńskiego, odtworzony przez Zdzisława Gryglickiego na podstawie fotografii i danych technicznych.



Szybowiec „Polon" (zdjęcie archiwalne).

Dobra proporcja stateczników i sterów w stosunku do powierzchni nośnej oraz lekka konstrukcja umożliwiały temu szybowcowi wykonywanie poprawnych lotów pomimo nieodpowiedniego terenu i słabych warunków wietrznych. Jest rzeczą zrozumiałą, że poważną rolę grały przy tym umiejętności pilotażowe latającego na nim konstruktora.

W czasie trwania Konkursu dokonano na „Polonie" kilku lotów, z tego trzy w czasie około 98 sekund.

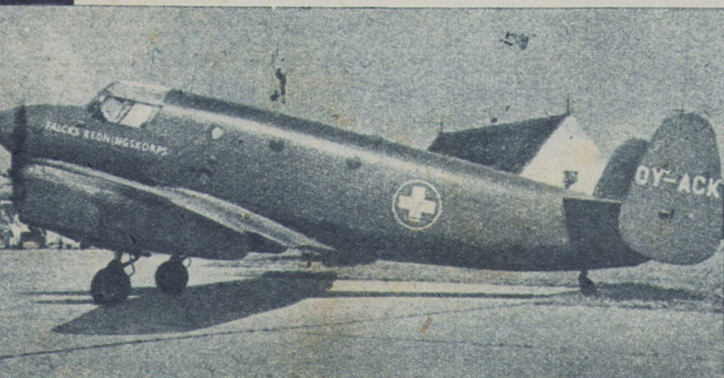
Skrzydła szybowca, tak jak i innych maszyn, miały kolor jasny (płótno celonowane). Kadłub, podobnie jak w szybowcu M 1, malowany był kolorem czerwonym z białym napisem nazwy szybowca.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

SAMOLOT THK-5 jest jedną z nielicznych własnych konstrukcji Turcji, produkowanych w zakładach THK koło Ankary. Zakłady te w zasadzie nastawione są na produkcję licencyjnych samolotów angielskich, a kierownictwo ich spoczywa w rękach inżynierów powiązanych z anglosaskimi wytwórniami lotniczymi. Wywiera to zasadniczy wpływ na kierunek rozwoju tureckiego przemysłu lotniczego. Dwusilnikowy THK-5 jest budowany w wersji sanitarnej dla przewozu dwóch chorych i dwóch sanitariuszy oraz w wersji pasażerskiej — na czterech pasażerów. Załoga składa się z dwóch osób. Samolot jest konstrukcji całkowicie drewnianej, kryty sklejką, jedynie ster wysokości jest pokryty płótnem. Ster kierunku jest wykonywany w dwóch wariantach — pojedyńczy, łagodnie przechodzący w kadłub i podwójny, jak na ilustracji. Zespół napędowy stanowią dwa rzędowe silniki DH Gipsy Major po 130 KM.

inż. Z. S.



THK - 5

TURCJA

DANE TECHNICZNE:

WYMIARY

rozpiętość 14,60 m, długość — 10,0 m

wysokość — 3,0 m

powierzchnia nośna 30,2 m².

CIĘŻARY

ciężar samolotu pustego — 1 335 kG

ciężar w locie — 1 930 kG

obciążenie powierzchni — 64 kG/m²

obciążenie mocy — 7,45 kG/KM.

OSIĄGI

prędkość maksymalna — 220 km/h, prędkość podróżna — 200 km/h

prędkość minimalna — 100 km/h, pułap praktyczny — 4 000 m

zasięg — 650 km.

